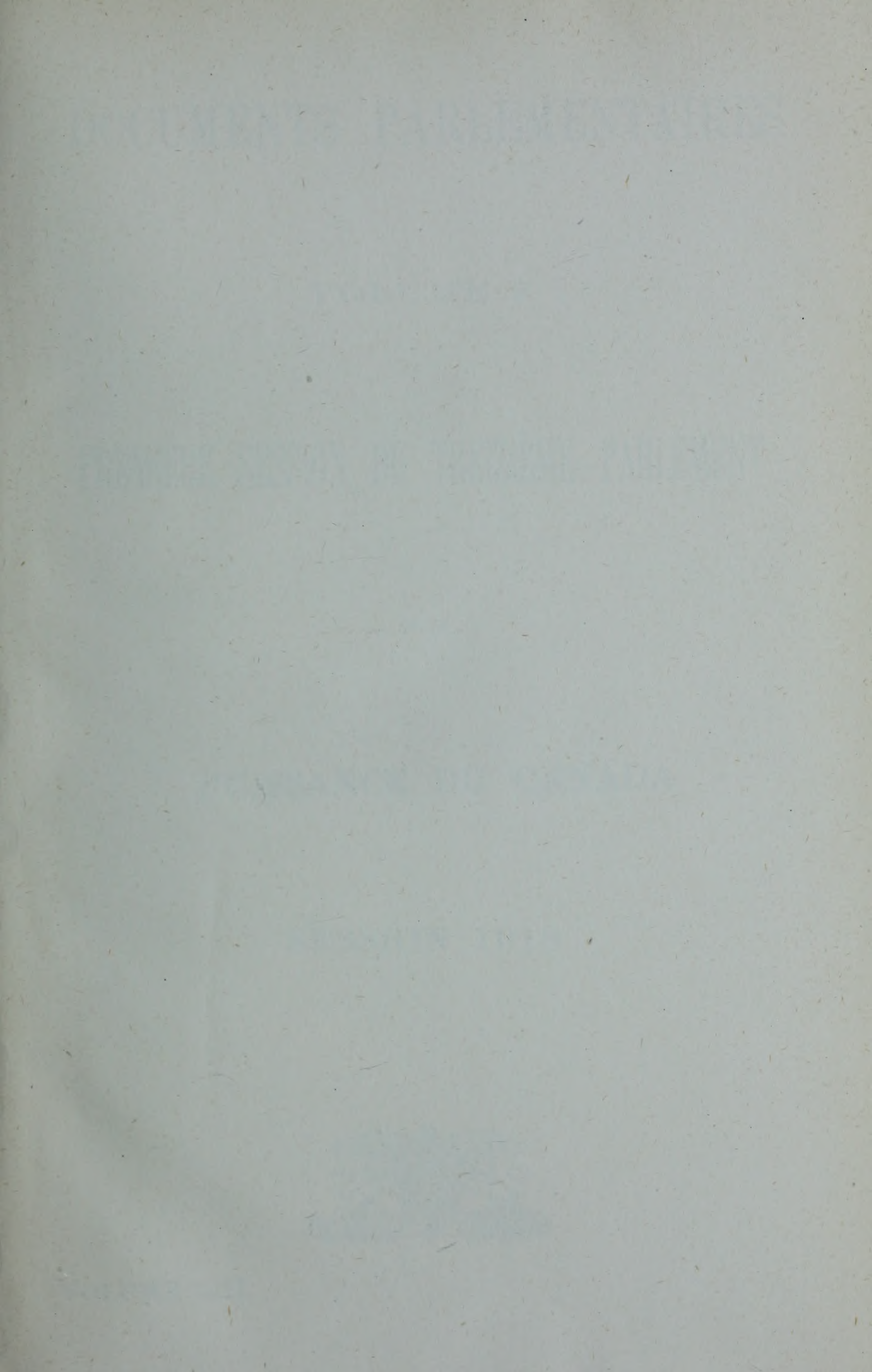










DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 8

PREMIÈRE SESSION DU TREIZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1918



VOLUME LIII.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

PREMIÈRE SESSION, TREIZIÈME PARLEMENT, 1918.

A

B

C

C

D

E

F

G

P

R

S

S

T

V

W

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME A.

Recensement des provinces des Prairies—Population et agriculture—Manitoba, Saskatchewan et Alberta, 1916.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 1.

1. Rapport de l'auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1917, volume I, parties A, B, et d'A à K; volume II, parties de L à U; volume III, parties de V à Z. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1917, volume IV, partie ZZ. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 22 avril 1918.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice financier clos le 31 mars 1917. Présenté le 20 mars 1918, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1919, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867. Présenté le 18 mai 1918, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1918, conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867. Présenté le 18 mai 1918, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1919, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britanunique du Nord, 1867. Présenté le 20 mai 1918, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année 1917. (Vol. I.)
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année 1917. (Vol. II.)
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Résumé des relevés de comptes des compagnies d'assurance en Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1917. (Sujet à correction.) Présenté le 13 mai 1918, par l'honorable M. Maclean.

VOLUME 4.

10. Rapport annuel du commerce du Canada (importation pour la consommation et exportation) pendant l'exercice financier clos le 31 mars 1917. Présenté le 22 mai 1918, par sir George Foster.. ... ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

10*a*. Rapport concernant les subventions postales et aux services de paquebots subventionnés tels que contrôlés par le ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1917, avec les relevés du trafic, etc., jusqu'au 31 décembre 1917. Présenté le 17 mai 1918, par sir George Foster.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*b*. Rapport du ministère du Commerce. Statistique des grains pour l'exercice de 1916, et rapport des commissaires des grains.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Statistiques criminelles pour l'année terminée en septembre 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

11. Rapport du ministère des Douanes contenant les tableaux et relevés des importations et des exportations du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 26 mars 1918, par l'honorable M. Sifton.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

11*a*. Rapport maritime du ministère des Douanes, contenant les relevés de la navigation et de la marine du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 26 mars 1918, par l'honorable M. Sifton.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

12. Rapport annuel du Revenu de l'Intérieur, partie I—Accise. Le Sénat.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

13. Rapport annuel du Revenu de l'Intérieur, partie II—Poids et mesures, gaz et électricité. Le Sénat.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

14. Revenu de l'Intérieur, partie III—Falsification des substances alimentaires. Le Sénat.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 25 mars 1918, par l'honorable M. Crerar.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire pour l'année 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*c*. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1916-17, conformément à l'article 8, chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 25 mars 1918, par l'honorable M. Crerar.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques pour l'exercice clos le 31 mars 1917.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 8.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 26 mars 1918, par l'honorable M. Carvell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20. Rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 27 mars 1918, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*c*. Douzième rapport de la commission des chemins de fer du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 25 mars 1918, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*d*. Statistique des téléphones du Canada pour l'année expirée le 30 juin 1917. Présenté par l'honorable M. Reid, le 25 mars 1918.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

21. Cinquantième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1916-17. —Marine. Présenté le 20 mars 1918, par l'honorable M. Ballantyne.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada, le 31 décembre 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au cinquantième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1917. Présenté le 27 mars 1918, par l'honorable M. Doherty.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 27 mars 1918, par l'honorable M. Meighen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*a*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Seizième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'année 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile de 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1917. Présenté le 27 mars 1918, par l'honorable M. Calder.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1917. Présenté le 2 avril 1918, par l'honorable M. Rowell. .*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé l'année 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du Service civil pour 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

31. Rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1917.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 23 avril 1918, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 8 mai 1918, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1917.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

35. Rapport du Conseil de la milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1917. Présenté le 21 février 1918, par l'honorable M. Mewburn.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 26 mars 1918, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13—*Fin.*

36*a*. Dixième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1917, pour l'exercice clos le 31 mars 1917.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

38. Rapport du ministère du Service Naval, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté le 19 mars 1918, par l'honorable M. Ballantyne.

38*a*. Supplément au septième rapport annuel du Service Naval (Division des Pêcheries). Contribution à la Biologie canadienne, étant des études des stations biologiques du Canada, 1916-17.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 14.

39. Cinquantième rapport annuel de la division des pêcheries du ministère du Service Naval, 1916-17. Présenté le 19 mars 1918, par l'honorable M. Ballantyne.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 18 mars 1918, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

41. Minute du Conseil nommant l'honorable Martin Burrell, secrétaire d'Etat; l'honorable John Dowsley Reid, ministre des Chemins de fer et Canaux; l'honorable Arthur L. Sifton, ministre des Douanes; et l'honorable James A. Calder, ministre de l'Immigration et de la Colonisation, pour agir avec l'Orateur de la Chambre des Communes, comme commissaires pour les fins et en vertu des dispositions du chapitre 11 des Statuts revisés du Canada, 1906, intitulé: "Loi concernant la Chambre des Communes". Présenté par sir Robert Borden, le 18 mars 1918.
Pas imprimé.

42. Copies des décrets du Conseil comme suit:—

C.P. 987, daté du 10 avril 1917.—Ordonnance pour la défense du Canada, 1917. Règlements, pénalités, etc.

C.P. 1397, daté le 21 mai 1917.—Règlements défendant aux personnes employées sur les docks, etc., de porter des allumettes, de fumer, etc.

C.P. 1451, daté du 25 mai 1917.—Autres pénalités, en vertu de l'ordonnance pour la défense du Canada.

C.P. 2277, daté du 17 août 1917.—*Re* désertions des navires marchands; pénalités, etc.

C.P. 2769, daté du 4 octobre 1917.—Lumières des navires (règlements relatifs aux).

C.P. 3306, daté du 29 novembre 1917.—Défense d'expédier des dépêches chiffrées, *re* navires marchands, sans autorisation.

C.P. 3307, daté du 29 novembre 1917.—Les marins emprisonnés pour désertion peuvent être libérés pour service à bord des navires.

C.P. 3319, daté du 29 novembre 1917.—Règlements concernant les employés des docks.

C.P. 3017, daté du 3 décembre 1917.—Les autorités navales peuvent autoriser l'embarquement d'explosifs à bord des navires marchands.

C.P. 3362, daté du 24 décembre 1917.—Transport d'explosifs par voie ferrée.

C.P. 86, daté du 15 janvier 1918.—L'autorité navale compétente peut prescrire l'ordre dans lequel les navires peuvent être approvisionnés de charbon.

C.P. 87, daté du 17 janvier 1918.—Règlement défendant de transporter hors du Canada, par mer, des armes à feu, sans la permission des autorités navales ou militaires.

C.P. 91, daté du 15 janvier 1918.—Règlement décrétant que tous les navires britanniques de 1,600 tonneaux ou plus naviguant vers l'Europe ou la Méditerranée doivent être munis d'appareils radiotélégraphiques, etc.

C.P. 261, daté du 1er février 1918.—Règlement *re* transport d'explosifs sur les convois de voyageurs.

C.P. 282, daté du 26 février 1918, touchant la mise à la disposition de la commission du commerce de guerre, de la production de toute manufacture ou atelier s'occupant de la fabrication d'armes, de munitions, de vivres, de machines, etc.

C.P. 524, daté du 2 mars 1918, en remplacement du règlement cinquante et un, concernant les pénalités encourues pour refus d'obéir à toute ordonnance ou à tout règlement rendus en vertu des dispositions de l'ordonnance pour la défense du Canada, 1917.

C.P. 558, daté le 8 mars 1918, amendant le C.P. 987, daté du 10 avril 1917.—Règlement concernant l'emploi de vigies sur les navires marchands de 2,500 tonneaux bruts ou d'un tonnage plus élevé.

C.P. 559, daté du 8 mars 1918, concernant l'exportation de marchandises du Canada à des pays neutres. Présentées par sir Robert Borden, le 18 mars 1918..*Pas imprimées.*

42*a*. Copies des décrets du Conseil comme suit:—

C.P. 17, daté le 4 janvier 1918.—Port des uniformes militaire et naval par des personnes non autorisées.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 86, daté le 15 janvier 1918.—"Ordre concernant la défense du Canada, 1917"; approvisionnement de charbon pour les vaisseaux.
C.P. 87, daté le 17 janvier 1918.—"Ordre concernant la défense du Canada, 1917"; exportations des armes à feu.
C.P. 91, daté le 15 janvier 1918.—"Ordre concernant la défense du Canada, 1917"; équipement de radiotélégraphie sur les navires.
C.P. 261, daté le 1er janvier 1918.—Transport des explosifs sur les trains à passagers.
C.P. 329, daté le 8 février 1918.—Echelle de paye de la R. N. C. V. R.
C.P. 387, daté le 20 février 1918.—Allocation aux officiers et aux hommes qui voyagent en fonction.
C.P. 462, daté le 2 mars 1918.—Traitement des membres aliénés du service naval.
C.P. 524, daté le 2 mars 1918.—"Ordre concernant la défense du Canada, 1917"; mise en force de telle loi.
C.P. 2769, daté le 4 octobre 1917.—"Amendement à l'ordre concernant la défense du Canada, 1917"; *re* les lumières sur les navires.
C.P. 2791, daté le 9 octobre 1917.—Rétention des services des hommes de la R. N. C. V. R. après la fin de la guerre.
C.P. 3017, daté le 3 décembre 1917.—"Amendement à l'ordre concernant la défense du Canada, 1917"; *re* transport des explosifs sur les navires marchands.
C.P. 3064, daté le 2 novembre 1917.—Echelle de paye pour les officiers qui siègent devant les conseils de guerre et les cours disciplinaires de la marine royale canadienne.
C.P. 3072, daté le 6 novembre 1917.—Règlements concernant l'émission des insignes de guerre.
C.P. 3192, daté le 13 novembre 1917.—Echelle de paye lors du renvoi des hommes qui n'ont pas droits à une gratification de trois mois.
C.P. 3306, daté le 29 novembre 1917.—"Amendement à l'ordre concernant la défense du Canada, 1917"; *re* fournir des renseignements concernant les mouvements des navires.
C.P. 3307, daté le 29 novembre 1917.—"Amendement à l'ordre concernant la défense du Canada, 1917"; *re* élargissement des prisonniers marins.
C.P. 3319, daté le 29 novembre 1917.—"Amendement à l'ordre concernant la défense du Canada, 1917"; *re* port d'allumettes dans le voisinage de matières inflammables.
C.P. 3362, daté le 24 décembre 1917.—"Amendement à l'ordre concernant la défense du Canada, 1917"; *re* transport des explosifs sur les trains à passagers.
C.P. 3391, daté le 24 décembre 1917.—Rétention des services des hommes dans la marine royale canadienne après la fin de la guerre.
C.P. 3392, daté le 22 décembre 1917.—Création du rang de commandant R. N. C. V. R.
C.P. 3470, daté le 26 décembre 1917.—Création de grade à brevet, marine royale canadienne.
C.P. 3474, daté le 27 décembre 1917.—Echelle de paye pour les paie-maîtres R. N. C. V. R.
C.P. 3475, daté le 5 janvier 1918.—Allocation de séparation.
C.P. 558, daté le 8 mars 1918.—Vigie sur les navires marchands.
C.P. 560, daté le 8 mars 1918.—Accordant aux navires américains les privilèges des ports canadiens. Présentées par l'honorable M. Ballantyne, le 19 mars 1918.
Pas imprimées.

42*b*. Copie du décret de l'exécutif, C.P. 863, daté du 12 avril 1918; "modification de l'ordonnance pour la défense du Canada, 1917".—Equipement des navires pour les protéger contre l'ennemi. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 19 avril 1918. . . .*Pas imprimée.*

42*c*. Copie du décret de l'exécutif, C.P. 950, daté du 19 avril 1918.—Etablissement du grade de sous-officier breveté dans la M. V. R. C. Aussi, copie du décret du conseil, C.P. 70/942, daté le 19 avril 1918. Allocation aux examinateurs en chef aux ports canadiens. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 24 avril 1918. . . . .*Pas imprimée.*

42*d*. Copie du décret de l'exécutif, C.P. 974, daté du 23 avril 1918, "ordonnance pour la défense du Canada, 1917". Entrée en Canada des navires transportant des explosifs pour leur propre défense. Aussi, copie de l'arrêté du conseil, C.P. 957, daté du 19 avril 1918. Institution du rang de chirurgien stagiaire, Réserve Royale Navale Volontaire Canadienne. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 1er mai 1918. . . . . .*Pas imprimée.*

42*e*. Décret de l'exécutif n° C.P. 1102, daté du 10 mai 1918.—"Modifications à l'ordonnance pour la défense du Canada, 1917". Article 23*c*, *re* aménagement et armement défensif aux navires enregistrés en Canada. Décret de l'exécutif, n° C.P. 1129, daté du 11 mai 1918. Modification à l'"ordonnance pour la défense du Canada, 1917". Article 22A, *re* lumières des navires. (*Le Sénat.*) . . . .*Pas imprimé.*

42*f*. Copie du décret de l'exécutif n° C.P. 1208, daté du 17 mai 1918, *re* allocations aux officiers nommés pour service de navigation à bord des navires canadiens de Sa Majesté. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 23 mai 1918. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 14—*Suite.*

43. C.P. 632, daté le 14 mars 1918.—Touchant l'augmentation des tarifs de voyageurs et de marchandises sur les chemins de fer du Canada.
C.P. 631, daté le 14 mars 1918.—Touchant la perception de taxes spéciales du chemin de fer Pacifique-Canadien. Présentés par sir Robert Borden, le 18 mars 1918.
Pas imprimés.

44. C.P. 3116, daté le 2 novembre 1917.—Règlements interdisant l'utilisation du grain pour distiller des boissons alcooliques.
C.P. 3473, daté le 22 décembre 1917.—Règlements touchant l'interdiction de l'importation de boissons enivrantes, sauf le vin destiné au service divin, les spiritueux pour les fins médicinales, les spiritueux pour les fins manufacturières, et définisant la force d'un spiritueux.
C.P. 3484, daté le 26 décembre 1917.—Modifiant le C.P. 3473 du 22 décembre 1917, en biffant le mot "alcool" et lui substituant les mots "esprit-preuve".
C.P. 134, daté le 19 janvier 1918.—Modifiant le C.P. 3473 du 22 décembre 1917, touchant l'importation des boissons après le 24 décembre 1917, si elles sont vraiment achetées et expédiées avant le 31 janvier 1918.
C.P. 224, daté le 26 janvier 1918.—Modifiant le C.P. 3473 du 22 décembre 1917, pourvoyant à l'émission d'une patente générale par le ministre des Douanes pour l'importation des boissons dans certaines conditions.
C.P. 589, daté le 11 mars 1918.—Règlements touchant la manufacture et la vente de boissons enivrantes au Canada. Présentés par sir Robert Borden, le 18 mai 1918.
Pas imprimés.

45. C.P. 3073, daté le 29 octobre 1917.—Etablissement d'un ministère de l'Immigration et de la Colonisation; disposition touchant les appointements du secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères. Présenté par sir Robert Borden, le 18 mars 1918.. ..*Pas imprimé.*

46. C.P. 432, daté le 21 février 1918.—Fondation d'un ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile.
C.P. 433, daté le 21 février 1918.—Règlements *re* commission des hôpitaux militaires.
C.P. 434, daté le 21 février 1918.—Commission des soldats invalides.
C.P. 442, daté le 21 février 1918.—Nomination de sir James Lougheed, C.C.M.G., comme ministre du Rétablissement des Soldats dans la vie civile.
C.P. 443, daté le 23 février 1918.—Acceptation de la démission de M. F. B. McCurdy comme secrétaire parlementaire du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile.
C.P. 444, daté le 23 février 1918.—Nomination de M. F. B. McCurdy, comme secrétaire parlementaire du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile.
C.P. 445, daté le 23 février 1918.—Acceptation de la démission de sir James Lougheed, C.C.M.G., comme président de la commission des soldats invalides; nomination de M. F. B. McCurdy, député, comme président de la dite commission.
C.P. 446, daté le 23 février 1918.—Mise de la commission des soldats invalides sous la direction et le contrôle du ministre du Rétablissement des Soldats dans la vie civile. Présentés par sir Robert Borden, le 18 mars 1818.. .. ..*Pas imprimés.*

47. C.P. 307, daté le 6 février 1918.—Achats à faire par la commission des achats de guerre pour les divers ministères du gouvernement. Présenté par sir Robert Borden, le 18 mars 1918.. .. ..*Pas imprimé.*

48. C.P. 272, daté le 2 février 1918.—Nomination d'une mission canadienne de guerre aux Etats-Unis d'Amérique.
C.P. 281, daté le 2 février 1918.—Nomination de Lloyd Harris comme président de la mission canadienne de guerre aux Etats-Unis d'Amérique.
C.P. 653, daté le 16 mars 1918.—Nomination de MM. Frank A. Rolph, A. H. Scott et Ross H. McMaster comme membres de la mission canadienne de guerre aux Etats-Unis d'Amérique. Présentés par sir Robert Borden, le 18 mars 1918.. ..*Pas imprimés.*

48*a*. Réponse à l'adresse votée le 20 mars 1918, copie des décrets du conseil créant la mission de guerre à Washington, le personnel de cette mission, et définissant l'étendue de ses pouvoirs et la portée du but à atteindre. Présentée par M. Clark (Bruce), le 26 mars 1918.. .. ..*Pas imprimée.*

49. C.P. 112, daté le 22 janvier 1918.—Nomination de T. Sherman Rogers, C.R., William B. Wallace, juge de la cour de Comté, tous deux d'Halifax, et de Frederick Luther Fowke, gentilhomme, d'Oshawa, comme commissaires, sous le nom de Commission de Secours d'Halifax.
C.P. 576, daté le 9 mars 1918.—Règlements *re* paiement des réclamations qui résultent du désastre d'Halifax. Premier rapport ci-joint de la Commission de Secours d'Halifax. Présentés par sir Robert Borden, le 18 mars 1918.
Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

50. C.P. 3005, daté le 23 octobre 1917.—Nomination d'un comité de guerre du cabinet.
C.P. 3006, daté le 23 octobre 1917.—Nomination d'un comité du cabinet qui portera le nom de "Comité de reconstruction et de développement". Présentés par sir Robert Borden, le 18 mars 1918.. .. ..*Pas imprimés.*

VOLUME 14—*Suite.*

51. C.P. 358, daté le 13 février 1918.—Règlements *re* nomination dans le service public.
C.P. 491, daté le 28 février 1918.—*Re* nominations, promotions, etc., dans le service civil autres que celles qui se font dans les divers ministères.
C.P. 372, daté le 18 février 1918.—Nomination d'un comité du conseil *re* préparation d'un bill concernant le service civil.
C.P. 548, daté le 15 mars 1918.—Approbation des règlements intérimaires faits par la Commission du Service civil, en vertu de l'article 3 de l'arrêté du Conseil, C.P. 358, en date du 13 février 1918.
C.P. 637, daté le 18 mars 1918.—Règlements concernant le renvoi de fonctionnaires publics pour cause de partisannerie offensive dans le cours des récentes élections. Présentés par sir Robert Borden, le 18 mars 1918. . . . . *Pas imprimés.*

52. C.P. 2833, daté le 8 octobre 1917.—Comité du service public du conseil du service national, chargé de s'enquérir des demandes d'exemptions faites par les employés civils. Présenté par sir Robert Borden, le 18 mars 1918. . . . . *Pas imprimé.*

52*a*. Règlements régissant l'enregistrement édictés par la commission d'enregistrement. Présentés par l'honorable M. McCurdy, le 23 avril 1918. . . . . *Pas imprimés.*

52*b*. Mémoire concernant les projets de la commission d'enregistrement du Canada et les progrès faits dans ses travaux. Présenté par sir George Foster, le 23 mai 1918.
Pas imprimé.

53. C.P. 1433, daté le 24 mai 1917.—Règlement *re* départ du Canada des personnes du sexe masculin qui tombent sous la loi du service militaire.
C.P. 1531, daté le 4 juin 1917.—Déclaration statutaire—Cédule "B" de l'arrêté du Conseil, 24 mai 1917, peut être faite devant certaines personnes.
C.P. 1799, daté le 30 juin 1917.—Règlements édictés par arrêté du Conseil du 24 mai 1917, modifiés.
C.P. 2245, daté le 3 septembre 1917.— Conseil du service militaire: Nomination du sous-ministre de la Justice, de O. M. Biggar, John H. Moss, L. Loranger et le lieutenant-colonel H. A. C. Machin, le constituant.
C.P. 2497, daté le 8 septembre 1917.—Juge du tribunal central d'appel: Nomination du juge Duff à ce poste.
C.P. 2498, daté le 11 septembre 1917.—Membres des tribunaux locaux: Le ministre de la Justice peut faire nomination après le 25 septembre 1917.
C.P. 2554, daté le 15 septembre 1917.—Registraire pour la Colombie-Britannique—R. S. Lennie, C.R.
C.P. 2555, daté le 15 septembre 1917.—Registraire pour le Nouveau-Brunswick—W. A. Ewing, C.R.
C. P. 2556, daté le 15 septembre 1917.—Registraire pour la province de Québec—Eugène Godin, C.R.
C.P. 2557, daté le 15 septembre 1917.—Registraire pour la Saskatchewan—A. L. Haining.
C.P. 2558, daté le 15 septembre 1917.—Registraire pour le Manitoba—E. R. Chapman.
C.P. 2559, daté le 15 septembre 1917.—Registraire pour Toronto—Glynn Osler.
C.P. 2563, daté le 15 septembre 1917.—Privilège de la franchise de port étendu aux registraires et registraires adjoints.
C.P. 2564, daté le 15 septembre 1917.—Règlements *re* départ du Canada des personnes du sexe masculin compétentes pour le service militaire, décrétés le 24 mai et le 30 juin 1917, modifiés.
C.P. 2591, daté le 17 septembre 1917.—Registraire pour Calgary—John M. Carson.
C.P. 2598, daté le 17 septembre 1917.—Registraire pour l'Ile du Prince-Edouard—W. W. Stanley.
C.P. 2603, daté le 18 septembre 1917.—O. M. Biggar autorisé à signer les réquisitions pour impressions et papeterie devant servir au conseil du service militaire.
C.P. 2618, daté le 20 septembre 1917.—Registraire pour le Yukon—John Black.
C.P. 2623, daté le 21 septembre 1917.—Registraires adjoints pour Ontario—W. E. Wismer et le major H. P. Cook.
C.P. 2624, daté le 21 septembre 1917.—Registraire adjoint pour Québec—A. Gobeil.
C.P. 2635, daté le 28 septembre 1917.—Registraire adjoint pour Québec—F. A. Labelle.
C.P. 2637, daté le 28 septembre 1917.—Pour déclarer les nationaux alliés résidant au Canada obligés au service militaire.
C.P. 2664, daté le 24 septembre 1917.—Registraire adjoint pour Ontario—G. A. Toole.
C.P. 2699, daté le 3 octobre 1917.—Registraire pour la Nouvelle-Ecosse—E. H. Nichols.
C.P. 2725, daté le 3 octobre 1917.—Liste des fonctionnaires autorisés à signer les chèques de lettres de crédit.
C.P. 2781, daté le 4 octobre 1917.—Approbation de la proclamation appelant la première classe au service militaire.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 2833, daté le 8 octobre 1917.—Comité du service public du conseil du service national, chargé de s'enquérir des demandes d'exemptions faites par les employés civils.

C.P. 2936, daté le 15 octobre 1917.—Prolongation du délai pour l'appel de la première classe dans le Yukon.

C.P. 2958, daté le 19 octobre 1917.—Règlements sous l'autorité de la loi du service militaire.

C.P. 3007, daté le 20 octobre 1917.—Frais de déplacement des membres de la commission de sélection.

C.P. 3008, daté le 20 octobre 1917.—Frais de subsistance et de déplacement des membres du conseil du service militaire.

C.P. 3025, daté le 20 octobre 1917.—Règlements concernant le rapport au service et les demandes d'exemptions des hommes domiciliés en dehors du Canada.

C.P. 3033, daté le 23 octobre 1917.—Convention entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, appelant au service militaire, sous ses propres drapeaux, ses citoyens demeurant dans l'autre pays.

C.P. 3036, daté le 23 octobre 1917.—Relativement à l'exemption de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

C.P. 3093, daté le 2 novembre 1917.—Secrétaire du juge d'appel central—J. L. McDougall—au salaire de $250 par mois.

C.P. 3095, daté le 2 novembre 1917.—Les dépenses de la division du service militaire doivent être soldées à même les crédits de guerre.

C.P. 3112, daté le 2 novembre 1917.—Dépenses des juges au sujet des nominations aux tribunaux locaux.

C.P. 3118, daté le 7 novembre 1917.—Autres règlements sous l'empire de la loi du service militaire, de 1917.

C.P. 3168, daté le 9 novembre 1917.—Règlements relatifs aux déserteurs et aux absents sans permission, etc.

C.P. 3169, daté le 9 novembre 1917.—Règlements relatifs aux demandes d'exemptions par les personnes qui ne se sont pas conformées à la proclamation faite en vertu de la loi du service militaire, de 1917.

C.P. 3230, daté le 19 novembre 1917.—Règlements imposant des pénalités pour la contravention à la loi.

C.P. 3231, daté le 19 novembre 1917.—Relativement aux demandes d'exemptions dans les Territoires du Nord-Ouest et dans les régions éloignées.

C.P. 3232, daté le 19 novembre 1917.—J. H. Moss autorisé à signer les réquisitions des impressions et de la papeterie à l'usage du conseil du service militaire.

C.P. 3283, daté le 27 novembre 1917.—Règlement relatif au rapatriement des citoyens ou des sujets des pays alliés qui demeurent au Canada.

C.P. 3285, daté le 27 novembre 1917.—Le ministre de la Justice est autorisé à nommer le juge qui doit remplir les fonctions assignées au juge en chef, relativement aux tribunaux d'appel, en cas de vacance dudit emploi.

C.P. 3298, daté le 29 novembre 1917.—Rémunération des registraires et des sous-registraires.

C.P. 3321, daté le 30 novembre 1917.—Règlements relatifs aux appels des décisions des tribunaux au juge central.

C.P. 3344, daté le 3 décembre 1917.—Relativement à l'audition des appels, le plus tôt possible.

C.P. 3348, daté le 3 décembre 1917.—Relativement à la libération du service militaire des personnes livrées à l'agriculture.

C.P. 3349, daté le 3 décembre 1917.—Le ministre de l'Agriculture est autorisé à nommer des représentants du ministère de l'Agriculture pour comparaître devant les tribunaux.

C.P. 3356, daté le 8 décembre 1917.—Rémunération des représentants du ministre de l'Agriculture ($5 par jour).

C.P. 3463, daté le 24 décembre 1917.—Règlements relatifs au départ du Canada des hommes, établis par arrêté du conseil du 24 mai 1918.—Règlements relatifs à l'établissement d'autres tribunaux d'appel.

C.P. 33, daté le 7 janvier 1918.—Règlements relatifs à l'établissement de nouveaux tribunaux pour décider des appels.

C.P. 35, daté le 7 janvier 1918.—Règlements: rémunération et frais des tribunaux.

C.P. 70, daté le 8 janvier 1918.—Règlements relatifs aux hommes qui changent de résidence.

C.P. 54, daté le 8 janvier 1918.—Agrandissement des cadres de la gendarmerie fédérale pour l'administration de la loi du service militaire.

C.P. 111, daté le 17 janvier 1918.—Règlements relatifs à l'exemption du service militaire des sauvages et d'autres sujets britanniques défranchisés.

C.P. 115, daté le 17 janvier 1918.—Règlements à l'effet de spécifier les obligations des hommes exemptés en vertu de la loi du service militaire.

C.P. 116, daté le 17 janvier 1918.—Nomination de Douglas Kerr au poste de commissaire de la gendarmerie pour la mise à exécution de la loi du service militaire.

C.P. 178, daté le 21 janvier 1918.—Règlements touchant les demandes d'exemption en appel, sous la loi du service Militaire.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 181, daté le 26 janvier 1918.—Règlements sur les renseignements que doivent fournir les patrons relativement à ceux de leurs employés qui sont passibles d'appel aux armes.

C.P. 182, daté le 26 janvier 1918.—Règlements obligeant à se présenter pour le service militaire ceux qui ont posé, en appel, des demandes d'exemption.

C.P. 195, daté le 24 janvier 1918.—Prolongation du temps alloué aux appels contre les décisions des tribunaux locaux.

C.P. 196, daté le 26 janvier 1918.—Règlements relatifs aux appels contre l'exemption accordée par les tribunaux locaux—production des substances alimentaires.

C.P. 237, daté le 30 janvier 1918.—Susceptibilité de service militaire des citoyens des Etats-Unis au Canada et des sujets britanniques canadiens aux Etats-Unis.

C.P. 271, daté le 2 février 1918.—Règlements relatifs à l'audition des appels dans la province de Québec.

C.P. 384, daté le 18 février 1918.—Nomination d'un représentant des agriculteurs, pour chaque district militaire, qui servira d'aviseur au bureau préposé à l'octroi des congés.

C.P. 435, daté le 23 février 1918.—La démission de M. Glyn Osler, C.R. comme secrétaire-archiviste en vertu de la loi du service militaire, à Toronto, est acceptée et M. C. Leslie Watson est nommé secrétaire-archiviste pour l'Ontario.

C.P. 450, daté le 2 mars 1918.—Le poste de Directeur de l'administration de la loi du service militaire est créé; et le lieut-col. H. A. C. Machin est nommé à ce poste.

C.P. 451, daté le 23 février 1918.—Utilisation de certains juges de la cour de circuit du district de Montréal pour la détermination des appels soumis en vertu de la loi du service militaire, 1917.

C.P. 452, daté le 23 février 1918.—La démission de M. E. R. Chapman comme secrétaire-archiviste en vertu de la loi du service militaire, pour le Manitoba, est acceptée; et M. George A. Toole est nommé pour lui succéder.

P.C. 572, daté le 9 mars 1918.—Application des dispositions de la loi canadienne du service militaire, 1917, aux aubains de nationalité alliée qui résident au Canada. (Copie de la loi du service militaire, 1917, annexée.) .. .. *Pas imprimés.*

53*a*. Copies de décrets du Conseil:—

C.P. 815, daté le 4 avril 1918.—Règlements, sous l'autorité de la loi des mesures de guerre, 1914, concernant l'utilisation de l'énergie humaine du Canada pour des fins essentielles à la poursuite de la guerre actuelle.

C.P. 834, daté le 4 avril 1918.—Investissant de certains pouvoirs le général ou l'officier commandant les districts militaires advenant des émeutes, des insurrections ou des troubles civils, ou de l'obstruction opposée à la mise en force de la loi du service militaire, 1917, etc. Présentées par sir Robert Borden, le 5 avril 1918.

Pas imprimées.

54. Copie d'arrêtés de l'exécutif comme suit:—

C.P. 3160, daté le 9 novembre 1917.—Règlements relatifs à la nomination d'un directeur des informations publiques.

C.P. 3161, daté le 9 novembre 1917.—M. Mark E. Nichols est nommé directeur des renseignements publics. Présentées par l'honorable M. Rowell, le 5 avril 1918.

Pas imprimées.

55. Copie des minutes d'assemblées de la conférence entre les gouvernements fédéral et provinciaux du Canada, tenue à Ottawa en février 1918, au sujet de la situation générale quant aux nécessités de finance, d'alimentation, de navigation et d'ordre militaire. Présentée par l'honorable M. Calder, le 18 mars 1918.

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

56. Copies des arrêtés du Conseil suivants:—

C.P. 1460, daté le 16 juin 1917.—Règlements pour la nomination du Contrôleur des vivres.

C.P. 1684, daté le 21 juin 1917.—Nomination de l'honorable W. J. Hanna à titre de contrôleur des vivres.

C.P. 1844, daté le 3 juillet 1917.—Personnel, bureau du contrôleur des vivres; nomination de MM. Todd, Willison et French.

C.P. 2079, daté le 1er août 1917.—Privilège de franchise postale accordé au contrôleur des vivres.

C.P. 2190, daté le 9 août 1918.—Règlements applicables aux restaurants publics; usage du blé dans l'alcool interdit; peines imposées, etc.

C.P. 2218, daté le 11 août 1917.—Bureaux du contrôleur des vivres; $25,000 pour les salaires et les dépenses.

C.P. 2292, daté du 18 août 1917.—Exportation de la farine interdite.

C.P. 2333, daté le 23 août 1917.—Bureaux du contrôleur des vivres; nomination de fonctionnaires, commis et autres; autorité pour faire ces nominations, fixer les appointements, etc.

C.P. 2352, daté le 24 août 1917.—Légumes en boîtes: interdiction de leur usage quand les légumes frais sont disponibles.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 2730, daté le 3 octobre 1917.—Privilège de franchise postale accordé aux secrétaires des comités provinciaux des bureaux du contrôleur des vivres.

C.P. 2689, daté le 8 octobre 1917.—Contrôle des vivres : bureau d'éducation ; appointements.

C.P. 2688, daté le 11 octobre 1917.—Règlements sur les producteurs et marchands de gros. Doivent faire rapport, etc.

C.P. 2959, daté le 19 octobre 1917.—Mets de céréales : règlements sur leur vente.

C.P. 2959 (a), daté le 25 octobre 1917 dans le supplément de la *Gazette* du Canada. Ordonnance du contrôleur des vivres prolongeant le délai pour la mise en vigueur des règlements sur les mets de céréales.

C.P. 3044, daté le 23 octobre 1917.—Oléomargarine : règlements sur son importation et sa vente.

C.P. 3116, daté le 2 novembre 1917.—Interdiction de l'emploi du grain dans la fabrication des boissons enivrantes.

C.P. 3141, daté le 6 novembre 1917.—$70,000 pour les débours du bureau du contrôleur des vivres.

C.P. 3211, daté le 15 novembre 1917.—Interdiction de l'exportation des vivres.

C.P. 3214, daté le 15 novembre 1917.—Règlements sur l'imposition de patentes aux marchands de denrées alimentaires ; le contrôleur des vivres autorisé à fixer les profits, etc.

C.P. 3223, daté le 15 novembre 1917.—Règlements touchant l'imposition de patentes aux moulins à farine.

C.P. 3215, daté le 19 novembre 1917.—Bureaux du contrôleur des vivres : $100,000 pour les appointements et dépenses.

C.P. 3236, daté le 19 novembre 1917.—Oléomargarine ; règlements sur son maniement ; les patentes pour son importation émaneront des bureaux du vétérinaire général.

C.P. 3236 (a), daté le 17 novembre 1917, dans le deuxième supplément de la *Gazette du Canada.*—Ordonnance du contrôleur des vivres touchant la fabrication, l'importation et la vente de l'oléomargarine.

C.P. 3239, daté le 19 novembre 1917.—Règlements du contrôle des vivres préparés par le contrôleur des vivres au sujet des permis d'exportation de marchandises aux pays alliés, etc. Approuvé.

C.P. 3203, daté le 27 novembre 1917.—Règlements au sujet de la fabrication du malte.

C.P. 3347, daté le 3 novembre 1917.—Défense d'exporter certains aliments dans le Royaume-Uni, les possessions britanniques, etc., sauf avec un permis du ministre des Douanes.

C.P. 3430, daté le 24 novembre 1917.—Règlements du contrôle des vivres au sujet de la détention pendant plus de quatre jours, des wagons contenant des aliments, etc.

C.P. 163, daté le 19 janvier 1918.—$50,000 portées aux dépenses du bureau du contrôleur des vivres.

C.P. 180, daté le 21 janvier 1918.—Règlements au sujet des permis de minoteries ordonnés par l'arrêté du Conseil 3223, en date du 15 novembre 1917, et qui doit s'étendre à toutes les minoteries.

C.P. 200, daté le 24 janvier 1918.—Démission de l'honorable W. J. Hanna, comme contrôleur des vivres.

C.P. 53, daté le 26 janvier 1918.—Règlements au sujet de l'exportation de certaines marchandises.

C.P. 212, daté le 26 janvier 1918.—Personnel du bureau du contrôleur des vivres. Annulation des anciens arrêtés du Conseil à ce sujet ; le contrôleur des vivres a l'autorisation d'y nommer certains membres.

C.P. 223, daté le 4 février 1918.—Nomination de M. H. B. Thomson comme contrôleur des vivres en remplacement de l'honorable W. J. Hanna.

C.P. 344, daté le 11 février 1918.—Commission alimentaire du Canada.

C.P. 345, daté le 11 février 1918.—Nomination des membres de la commission alimentaire du Canada : MM. Thomson, Dunning et McGregor.

C.P. 370, daté le 12 février 1918.—Règlements au sujet des restaurants publics. Modification de l'ordonnance du 9 août 1917.

C.P. 420, daté le 20 février 1918.—Modification de l'ordonnance du Conseil daté le 11 février 1918 établissant la commission alimentaire du Canada.—Ses pouvoirs ne peuvent comprendre aucun des pouvoirs ou obligations incombant à la commission des surveillants du grain au Canada.

C.P. 470, daté le 28 février 1918.—Défendant de transporter le maïs Flint ou Dent des comtés de Lambton, Essex, Kent et Elgin, à aucun endroit en dehors de ce district.

C.P. 543, daté le 7 mars 1918.—Règlements au sujet de l'usage des grains comme aliment des bestiaux dans les abattoirs.

C.P. 567, daté le 8 mars 1918.—Remise de deniers à la commission alimentaire du Canada pour l'achat de tracteurs Ford.

C.P. 580, daté le 9 mars 1918.—Règlements au sujet des permis aux maisons de provisions et conserves. Limite aux profits sur les ventes.

C.P. 596, daté le 12 mars 1918.—Règlements au sujet du pouvoir de la commission alimentaire du Canada de faire des ordonnances au sujet de la nature et le montant d'aliments qu'on peut employer.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 597, daté le 12 mars 1918.—Règlements défendant le gaspillage de tout aliment ou produit alimentaire; peines imposées, etc... .. ..*Pas imprimées.*

56*a*. Rapport du contrôleur des vivres, l'honorable W. J. Hanna, au premier ministre, daté le 24 janvier 1918. Présenté par sir Robert Borden, le 27 mars 1918.. ..*Pas imprimé.*

56*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mars 1918, relevé faisant connaître:—1. Quand et à l'instance de qui le bureau du contrôleur des vivres en Canada a été autorisé et établi. 2. A quel ministère le contrôleur des vivres fait-il rapport, quel membre du cabinet, s'il en est, est responsable de l'administration du bureau du contrôleur des vivres. 3. Quel a été le chiffre total de la dépense créée à titre de salaires pour le contrôleur des vivres et de ses assistants, et du personnel à Ottawa et par tout le Canada, depuis l'institution de ce bureau à compter jusqu'à la fin de février 1918 inclusivement. 4. Quel a été le chiffre total de la dépense du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et pour tout le Canada, y compris les loyers, ameublements, équipements, chauffage, éclairage, salaires, dépenses de voyage, papeterie, impressions, annonces, télégrammes, téléphones, frais de port et toutes autres dépenses du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et de ses succursales par tout le Canada depuis la création de ce bureau jusqu'en février 1918 inclusivement. 5. Quel a été le chiffre total de la dépense pour l'administration du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et pour tout le Canada, comprenant loyers, ameublements, équipements, chauffage, éclairage, salaires, dépenses de voyage, papeterie, impressions, annonces, télégrammes, téléphones, frais de port, etc., y compris toutes et chaque dépense du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et des succursales par tout le Canada pour chacun des mois suivants, viz: décembre 1917 et février 1918. 6. S'il y a quelques réclamations pour salaires ou déboursés par le bureau du contrôleur des vivres en suspens ou discutées et dans l'affirmative, quel en est le chiffre. 7. De combien d'employés se compose le personnel du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et dans tout le Canada. 8. Combien parmi ces employés sont des soldats de retour ayant été en service actif depuis 1914. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Lapointe (St-Jacques)*.. ..*Pas imprimée*
Pas imprimée.

56*c*. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général votée le 20 mars 1918, copie du décret du Conseil récemment édicté et pourvoyant à la constitution du personnel (nombre de personnes à employer et leurs salaires), du bureau du contrôleur des vivres, aussi liste des noms des personnes qui y sont actuellement employées, avec mention de leurs salaires et attributions respectives, de leurs occupations antérieures, des endroits où elles étaient employées et des salaires qu'elles recevaient. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Devlin*.. .. ..*Pas imprimée.*

56*d*. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général votée le 27 mars 1918, copie de tous décrets du Conseil créant la commission des vivres en Canada et de toute correspondance antérieure ou après le dit décret du Conseil s'y rapportant, ainsi que tous les règlements non encore produits. Présentée le 20 mai 1918.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Pas imprimée.

56*e*. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mars 1918, relevé faisant connaître:—1. Quand et à l'instance de qui le bureau du contrôleur des vivres en Canada a été autorisé et établi. 2. A quel ministère le contrôleur des vivres fait-il rapport, quel membre du cabinet, s'il en est, est responsable de l'administration du bureau du contrôleur des vivres. 3. Quel a été le chiffre total de la dépense créée à titre de salaires pour le contrôleur des vivres et de ses assistants et du personnel à Ottawa et par tout le Canada depuis l'institution de ce bureau à compter jusqu'à la fin de février 1918 inclusivement. 4. Quel a été le chiffre total de la dépense du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et pour tout le Canada, y compris les loyers, ameublements, équipements, chauffage, éclairage, salaires, dépenses de voyage, papeterie, impressions, annonces, télégrammes, téléphones, frais de port et toutes autres dépenses du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et de ses succursales par tout le Canada depuis la création de ce bureau jusqu'en février 1918 inclusivement. 5. Quel a été le chiffre total de la dépense pour l'administration du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et pour tout le Canada, comprenant loyers, ameublements, équipements, chauffage, éclairage, salaires, dépenses de voyage, papeterie, impressions, annonces, télégrammes, téléphones, frais de port, etc., y compris toutes et chaque dépense du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et des succursales par tout le Canada pour chacun des mois suivants viz: décembre 1917 et février 1918. 6. S'il y a quelques réclamations pour salaires ou déboursés par le bureau du contrôleur des vivres en suspens ou discutées et dans l'affirmative, quel en est le chiffre. 7. De combien d'employés se compose le personnel du bureau du contrôleur des vivres à Ottawa et dans tout le Canada. 8. Combien parmi ces employés sont des soldats de retour ayant été en service actif depuis 1914. Présentée le 20 mai 1918.—*M. Lapointe (St-Jacques)*.. ..*Pas imprimée.*

57. Copies des décrets du Conseil suivants:—
C.P. 1579, daté le 11 juin 1917.—Contrôleur du combustible.—Rapport sur la situation économique en ce qui concerne le charbon, et nomination de Chas. A. Magrath comme contrôleur.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 1651, daté le 15 juin 1917.—Le contrôleur du combustible revêtu de certains pouvoirs sous l'empire de la loi des enquêtes.

C.P. 1862, daté le 6 juillet 1917.—Contrôleur du combustible: $10,000 attribuées au service à même les crédits de guerre.

C.P. 1887, daté le 12 juillet 1917.—Contrôleur du combustible.—Rapport sur la situation économique quant au charbon et nomination de Chas. A. Magrath à ce poste.

C.P. 2060, daté le 27 juillet 1917.—Assistant contrôleur du combustible, nomination de H. P. McCue à ce poste.

C.P. 2289, daté le 22 août 1917.—Contrôle du combustible, nomination de Donald S. Kerr comme auxiliaire, et de C. W. Peterson comme sous-contrôleur du combustible.

C.P. 2611, daté le 19 septembre 1917.—" David S. Kerr " au lieu de Donald S. Kerr. (Modification du décret 2289, 22 août 1917.)

C.P. 3068, daté le 26 octobre 1917.—Règlements *re* importation et vente du charbon.

C.P. 105/3341, daté le 3 décembre 1917.—Appointements du sous-contrôleur du combustible fixés à $500 par mois.

C.P. 285, daté le 4 février 1918.—Attributions du contrôleur du combustible (modifications apportées au décret du 12 juillet 1917 définissant ces attributions).

C.P. 298, daté le 6 février 1918.—Règlements *re* combustible.—Etablissant des jours sans feu dans les fabriques, théâtres, etc.

C.P. 325, daté le 11 février 1918.—Amplification des pouvoirs du contrôleur du combustible.

Sir George Foster dépose sur la table par ordre de Son Excellence,—Copie des décrets du Conseil suivants:

C.P. 359, daté le 20 février 1918.—Règlements pourvoyant à la conservation du combustible nécessaire à la sécurité nationale.

C.P. 564, daté le 8 mars 1918.—Modifiant les règlements édictés concernant l'économie du combustible par la fermeture des clubs de golf, de yachts, de canots, de chasse et champêtres et des endroits d'amusement en certains jours. Présentées par sir George Foster, le 19 mars 1918. . . . . *Pas imprimées.*

58. Rapport annuel du comité de sélection des publications du gouvernement, sur ses opérations depuis la date de sa nomination, du 4 octobre 1917 au 20 mars 1918. Présenté par sir George Foster, le 24 avril 1918.
Imprimé pour les documents parlementaires seulement.

58*a*. C.P. 2729, daté le 4 octobre 1917.—Création d'un comité de sélection *re* l'impression des documents publics. Présenté par sir George Foster, le 19 mars 1918.
Imprimé pour les documents parlementaires seulement.

59. C.P. 337, daté le 8 février 1918.—Création d'un sous-comité du comité de guerre du cabinet, à être connu sous le nom de bureau de commerce de guerre. Présenté par sir George Foster, le 19 mars 1918. . . . . *Pas imprimé.*

59*a*. Réponse à l'adresse du 20 mars 1918, copie de tous les décrets du Conseil établissant la commission du commerce de guerre, les nominations à cette commission, les instructions et les rapports de la commission jusqu'à date. Présentée le 4 avril 1918.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

60. Etat des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session pour le compte de l'exercice 1917-1918. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918.
Pas imprimé.

61. Etat des recettes et dépenses de la commission des champs de bataille nationaux, au 31 mars 1917. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918 . . . *Pas imprimé.*

62. Relevé faisant connaître la distribution des $25,000,000 avancés par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien-Nord et ses compagnies constitutives, tel que prescrit par le chapitre 24 des Statuts de 1917. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918. . . . . *Pas imprimé.*

62*a*. Relevé faisant connaître :—1. Quels sont les montants d'argent payés depuis le 1er août 1917 au Canadien-Nord ou à toute personne, société, corporation, banque ou société en fidéicommis pour et à l'acquit du Canadien-Nord. 2. En vertu de quelle autorité ces argents ont été payés. 3. Si par arrêtés ministériels, quelle est la date de chacun de ces arrêtés ministériels, quel est le montant autorisé par chacun d'eux et payé en vertu de chacun d'iceux. Présenté le 27 mars 1918.—*M. Verville*. . . . . *Pas imprimé.*

63. Relevé des recettes et dépenses de la société royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1917. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918. . . *Pas imprimé.*

64. Rapport intérimaire de R. A. Pringle, C.R., commissaire chargé de s'enquérir au sujet de la manufacture, de la vente, du prix et de l'approvisionnement du papier à journaux en Canada. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918 . . . *Pas imprimés.*

VOLUME 14—*Suite.*

64*a*. Réponse à une adresse à Son Excellence votée par la Chambre le 8 avril 1918: Copie du décret du Conseil créant une commission d'enquête concernant le papier; aussi copie des décrets du Conseil subséquents se rapportant aux travaux de cette commission. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Devlin*. . . . . *Pas imprimée.*

64*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 avril 1918, copie de toute correspondance échangée entre les éditeurs de journaux en Canada, plus spécialement ceux de Toronto, et le gouvernement, au sujet des décrets du Conseil créant une commission d'enquête touchant le papier, et les décrets du Conseil subséquents au même sujet. Présentée le 25 avril 1918.—*M. Devlin*. . . . . *Pas imprimée.*

65. Rapport et état des recettes et dépenses de la commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1917. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918. . . . *Pas imprimé.*

66. Relevé des sommes payées à titre de pensions et d'allocations de retraites dans le service civil au cours de l'année terminée le 31 décembre 1917, montrant le nom, le grade, le salaire, l'allocation accordée et la cause de la mise à la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou qui s'est retiré du service, et faisant aussi connaître si la vacance a été remplie par avancement ou par nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 20 mars 1918. . . . *Pas imprimé.*

67. Rapport de la conférence de guerre des femmes, convoquée par le comité de guerre du cabinet, à Ottawa, du 28 février au 2 mars 1918. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 20 mars 1918. . . . . *Pas imprimé.*

68. Etat des dépenses au compte de "Dépenses imprévues", du 1er avril 1917 au 18 mars 1918, en conformité de la loi des subsides de 1917. Présenté par l'honorable M. Maclean. le 20 mars 1918. . . . . *Pas imprimé.*

69. Lettre de l'honorable Albert Sévigny au très honorable premier ministre, résignant sa position de ministre du Revenu de l'Intérieur, ainsi que la lettre du premier ministre en accusant réception. Présentée par sir Robert Borden, le 26 mars 1918. . *Pas imprimée.*

70. Réponse à l'ordre de la Chambre du 21 mars 1918, relevé faisant connaître:—1. Quels étaient, au cours des mois d'octobre et décembre 1917, les officiers du dépôt d'entraînement des ingénieurs établi aux casernes de Saint-Jean, Qué. 2. Quels étaient les officiers au même poste le 17 décembre 1917. 3. A quel endroit ces officiers se sont enrôlés. 4. Où demeuraient ces officiers avant leur enrôlement. 5. Où demeuraient ces officiers lors de leur enrôlement. Présentée le 27 mars 1918.—*M. Archambault.* *Pas imprimée.*

71. Copies des décrets du Conseil publiés dans la *Gazette* du Canada et dans la *Gazette* de la Colombie-Britannique entre le 1er janvier 1917 et le 8 mars 1918, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'aliénation et la régie des terres fédérales dans la zone de 40 milles de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, savoir:

C.P. 3277, daté le 5 janvier 1917.—Permis accordé à la *Kettle Valley Railway Company* d'occuper une partie du lit de la rivière Fraser.

C.P. 159, daté le 19 janvier 1917.—Restreignant le droit d'inscription de homestead en faveur des sujets britanniques ou sujets d'un pays allié à la Grande-Bretagne ou sujet d'une contrée neutre et qui a continué de rester neutre.

C.P. 107, daté le 12 février 1917.—N'exigeant pas que toutes les conditions de naturalisation soient remplies avant de permettre l'émission de lettres patentes *re* des terres fédérales en certains cas où le requérant est en service actif.

C.P. 572, daté le 5 mars 1917.—Règlements *re* ressources naturelles nécessités par suite de l'état de guerre.

C.P. 736, daté le 17 mars 1917.—Pourvoyant à ce qu'il soit tenu compte à ceux qui ont obtenu une inscription de homestead du temps qu'ils ont consacré à des travaux agricoles en Canada durant l'année 1918, en compensation des obligations de résidence.

C.P. 982, daté le 10 avril 1917.—Autorisant la vente au chemin de fer Pacifique-Canadien de certaines terres dans la Colombie-Britannique pour les fins de l'établissement d'une ligne de transmission.

C.P. 2076, daté le 1er août 1917.—Autorisant certaines modifications des règlements forestiers.

C.P. 2562, daté le 15 septembre 1917.—Conférant à Sa Majesté pour les fins de la province de la Colombie-Britannique le titre de certaines terres dans la zone du chemin de fer.

C.P. 3210, daté le 15 novembre 1917.—Autorisant la coupe de bois sur les terres fédérales pour les fins de constructions des navires.

C.P. 3243, daté le 27 novembre 1917.—Confirmant certains décrets du Conseil *re* administration des terres fédérales dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Britannique.

C.P. 3245, daté le 27 novembre 1917.—Permettant à un homme en service actif de se choisir un fondé de pouvoir en ce qui concerne ses droits sur des terres fédérales dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Britannique.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 185, daté le 24 janvier 1918.—Révoquant le décret du Conseil n° 159 du 19 janvier 1917, et y substituant certains règlements.

C.P. 23-425, daté le 20 février 1918.—Autorisant la concession d'un bail, en faveur de J. H. Morrison, de Kamloops, de certains terrains dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Britannique pour des fins minières. Présentées par l'honorable M. Meighen, le 2 avril 1918. . . . . *Pas imprimées.*

72. Copies des décrets du Conseil publiés dans la *Gazette* du Canada, entre le 1er janvier 1917 et le 8 mars 1918, conformément aux dispositions de la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux, article 19, chapitre 10, 1-2 George V, savoir:

C.P. 340, daté le 7 février 1917.—Modifiant le décret du Conseil du 19 décembre 1916, *re* régie des *Project Meadows* dans les réserves forestières de la zone du chemin fer, Colombie-Britannique.

C.P. 2595, daté le 18 septembre 1917.—Mettant certains terrains dans le parc des lacs Waterton sous la haute direction du directeur des forêts.

C.P. 2594, daté le 18 septembre 1917.—Révoquant le décret du Conseil du 8 juin 1911 *re* parcs des montagnes Rocheuses. Présentées par l'honorable M. Meighen, le 2 avril 1918. . . . . *Pas imprimées.*

73. Copies des décrets du Conseil public dans la *Gazette* du Canada entre le 1er janvier et le 8 mars 1918, conformément aux dispositions de l'article 77 de la loi des terres fédérales, chapitre 20, 7-8 Edouard VII, savoir:

C.P. 13, daté le 8 janvier 1917.—Annulant l'arrêté en Conseil du 4 mars 1910 *re* le ¼ S.-O. de 4-9-14, à l'ouest du 2me méridien, et le rendant disponible pour fins de homestead.

C.P. 60, daté le 13 janvier 1917.—Transférant certaines terres de la réserve des Indiens de Cowessess, n° 73, à la province de la Saskatchewan, pour l'établissement de chemins.

C.P. 102, daté le 15 janvier 1917.—Retrait de certaines concessions de pétrole et de gaz naturel dans le voisinage de la cité d'Edmonton.

C.P. 108, daté le 17 janvier 1917.—Autorisant l'octroi gratuit du lot 5, township 70-23, O. 5me méridien, à la Corporation Episcopale Catholique Romaine d'Athabaska.

C.P. 110, daté le 17 janvier 1917.—Autorisant la vente de certaines terres à Moïse Lessard pour fins d'irrigation.

C.P. 159, daté le 19 janvier 1917.—Décrétant qu'une personne demandant une inscription de homestead dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Britannique doit être sujet britannique et a continué depuis d'être un sujet britannique, ou un sujet d'un pays allié de l'empire britannique ou d'un pays neutre.

C.P. 165, daté le 20 janvier 1917.—Mettant de côté certaines terres fédérales pour l'établissement d'une réserve sauvage.

C.P. 166, daté le 20 janvier 1917.—Mettant de côté certaines terres fédérales pour l'établissement d'une réserve sauvage.

C.P. 167, daté le 20 janvier 1917.—Mettant de côté certaines terres fédérales pour l'établissement d'une réserve sauvage.

C.P. 210, daté le 26 janvier 1917.— Exemption de l'obligation de résidence accordée à Frank Rupert touchant l'inscription au ¼ S.-O. de 16-33-14, O. 4me méridien.

C.P. 301, daté le 2 février 1917.—Exemption de l'obligation de résidence accordée à Wm Thorburn touchant l'inscription au ¼ S.-O. de 13-28-22, O. 2me méridien.

C.P. 316, daté le 3 février 1917.—Autorisant l'octroi à L. F. Cardinal de la ½ de 22-108-13, O. 5me méridien, en vertu de son occupation de la propriété à la date de l'expiration du titre indien.

C.P. 327, daté le 6 février 1917.—Autorisant l'émission d'une patente gratuite à Jos. Hewitt pour le ¼ S.-E. de 20-44-3, O. 2me méridien, pour remplacer la terre occupée par lui et qui a été incluse dans une réserve forestière.

C.P. 481, daté le 20 février 1917.—Autorisant l'émission au *Canadian Northern Western Railway* d'un permis d'occupation de certain terrain à titre d'emplacement d'un pont.

C.P. 493, daté le 20 février 1917.—Exemption de l'obligation de résidence accordée à Samuel McCall touchant la ½ E. de 21-31-1, O. 3me méridien.

C.P. 560, daté le 28 février 1917.—Autorisation de compter le temps employé à travailler sur la ferme au Canada en 1917 comme résidence concernant l'inscription des terres fédérales.

C.P. 555, daté le 28 février 1917.—Rendant les dispositions des arrêtés du Conseil des 8 mai 1915 (C.P. 1042), 20 septembre 1915 (C.P. 2150), 9 décembre 1915 (C.P. 2888) et 12 janvier 1916 (C.P. 33), applicables aux préemptions et aux achats de homesteads.

C.P. 561, daté le 5 mars 1917.—Autorisant la modification des règlements permettant l'octroi d'un jour de priorité de droit pour faire l'inscription des terres fédérales disponibles.

C.P. 526, daté le 5 mars 1917.—Autorisant le prolongement du terme de l'arrêté du Conseil du 11 mars 1915, pour une période de quatre mois jusqu'au 11 juillet 1917.

C.P. 572, daté le 5 mars 1917.—Restreignant la vente de toute ressource naturelle sauf à un sujet britannique, à un sujet de pays allié ou de pays neutre.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 610, daté le 7 mars 1917.—Annulant l'arrêté du Conseil du 30 janvier 1914 en ce qu'il affecte les descriptions de terres accordées aux sauvages, et certaines terres décrites comme devant leur être octroyées pour les remplacer.

C.P. 686, daté le 16 mars 1917.—Accordant à M. Notman le droit d'acheter certaines terres dans la province du Manitoba.

C.P. 687, daté le 16 mars 1917.—Accordant certaines terres au ministère de la Milice et de la Défense.

C.P. 688, daté le 16 mars 1917.—Accordant certaines terres à des fins ecclésiastiques au Synode du diocèse de Calgary.

C.P. 762, daté le 20 mars 1917.—Autorisant la vente de certaines terres au conseil de ville de Maple-Creek.

C.P. 848, daté le 29 mars 1917.—Autorisant la vente de terres à la *Western Canada Power Co.* pour le développement d'énergie.

C.P. 858, daté le 29 mars 1917.—Autorisant l'octroi de terres pour un cimetière à la municipalité rurale de Bright-Sand, n° 529.

C.P. 918, daté le 3 avril 1917.—Modifiant le décret de l'exécutif du 14 décembre 1916, touchant son application aux troupes expéditionnaires canadiennes.

C.P. 919, daté le 3 avril 1917.—Accordant certaines terres pour un cimetière au village de Vanguard, Saskatchewan.

C.P. 926, daté le 3 avril 1917.—Autorisant la vente de ¼ N.-O. 25-45-25, O. du 3me méridien, à Allan V. Mackie.

C.P. 927, daté le 3 avril 1917.—Autorisant la vente de certaines terres à N. J. Bailey à certaines conditions.

C.P. 1068, daté le 18 avril 1917.—Autorisant l'émission du bail de certaines terres à la Northern Fish Co., Ltd., Selkirk, Manitoba.

C.P. 1066, daté le 18 avril 1917.—Autorisant l'émission de la patente d'occupation de certaines terres à la ville de Winnipeg pour des fins hydrauliques.

C.P. 1067, daté le 18 avril 1917.—Relevant James Wilson de ses obligations de résidence et autorisant l'émission d'une patente en sa faveur au sujet du ¼ N.-E. de 35-19-11, O. du M. p.

C.P. 1069, daté le 18 avril 1917.—Autorisant l'octroi de certaines terres pour un cimetière, au village de Major, Saskatchewan.

C.P. 1071, daté le 18 avril 1917.—Autorisant l'octroi de certaines terres à la municipalité rurale de Lakeview, n° 454, Alberta, en vue d'un cimetière.

C.P. 1072, daté le 18 avril 1917.—Autorisant l'émission d'une patente pour certaines terres, à M. D. Ennill.

C.P. 1189, daté le 30 avril 1917.—Accordant certaines terres pour l'érection d'une crèmerie pour la *Canora Creamery Association, Ltd.*

C.P. 1222, daté le 2 mai 1917.—Mise à part de certaines terres pour les Indiens du Péguis.

C.P. 1207, daté le 4 mai 1917.—Autorisant l'adjudication d'une patente à Allen E. McDonald.

C.P. 1249, daté le 8 mai 1917.—Touchant l'octroi de patentes à quiconque n'est pas sujet britannique par naissance ou par naturalisation, et qui est en activité de service outre-mer.

C.P. 1268, daté le 8 mai 1917.—Décision de l'arrêté du Conseil 572 du 5 mars 1917, appliquant des règlements nouveaux de ce chef.

C.P. 1315, daté le 11 mai 1917.—Accordant certaines terres pour une église et un cimetière à la Church of God d'Edmonton, Alberta.

C.P. 1378, daté le 31 mai 1917.—Mise à part de certaines terres pour un parc et les accordant à la municipalité rurale de Mariposa, n° 350, Saskatchewan.

C.P. 1377, daté le 21 mai 1917.—Relevé M. H. Wills de ses obligations de résidence sur la ½ N. de 22-15-10, O. du 4e m.

C.P. 1348, daté le 21 mai 1917.—Autorisant l'octroi de certaines terres à la *Winnipeg Electric Railway Co.*

C.P. 1429, daté le 25 mai 1917.—Autorisant certains règlements pour la disposition des concessions minières de quartz dans les terres fédérales.

C.P. 1455, daté le 29 mai 1917.—Autorisant l'octroi de certaines terres à la ville du Pas pour l'industrie.

C.P. 1471, daté le 1er juin 1917.—Réservant certaines terres dans la province du Manitoba pour les sauvages.

C.P. 1532, daté le 4 juin 1917.—Autorisant la concession de certaines terres pour les fins du culte au bureau de direction du fonds de l'église et de l'habitation de l'église presbytérienne du Canada pour le Manitoba et le Nord-Ouest.

C.P. 1533, daté le 4 juin 1917.—Cédant certaines terres à la couronne du chef de la province de l'Alberta.

C.P. 1536, daté le 5 juin 1917.—Autorisant le rév. W. B. Cumming, Saskatoon, à s'inscrire par procuration au nom de James Grosait.

C.P. 1580, daté le 11 juin 1917.—Détachant certaines terres qui avaient été réservées pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson.

C.P. 1613, daté le 13 juin 1917.—Autorisant la concession de certaines terres au village de Gimli, pour fins d'ensevelissements.

C.P. 1691, daté le 21 juin 1917.—Autorisant la vente de certaines terres à John Hedberg, Jasper, Alberta.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 1675, daté le 21 juin 1917.—Autorisant le permis d'occupation à la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord de certains terrains pour fins de construction d'un pont.

C.P. 1761, daté le 26 juin 1917.—Autorisant la vente de certaines terres à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

C.P. 1716, daté le 26 juin 1917.—Rétablissant l'entrée du homestead de L. H. Roberts mort en service actif à l'étranger.

C.P. 1717, daté le 26 juin 1917.—Autorisant la vente de certaines terres à William Rinchesten.

C.P. 1718, daté le 26 juin 1917.—Autorisant la concession de certaines terres pour les fins d'ensevelissements à la municipalité rurale de Bright-Sand, n° 529, Saskatchewan.

C.P. 1817, daté le 30 juin 1917.—Autorisant l'échange de certaines terres avec des sauvages pour d'autres terres retournées.

C.P. 1820, daté le 30 juin 1917.—Autorisant la concession de terrains pour les fins du culte et d'ensevelissements à la *Bethel Evangelical Scandinavian Lutheran Congregation.*

C.P. 1821, daté le 30 juin 1917.—Autorisant la concession de terrains pour les fins d'ensevelissements à la paroissse catholique ruthène grecque de Saint-Michel en communion avec Rome, Saint-Martin, Manitoba.

C.P. 1866, daté le 6 juillet 1917.—Relevant de l'obligation quant à la résidence relativement à l'inscription de W. L. Taylor sur le ¼ N.-O. 13-25-1, à l'ouest du 1er méridien.

C.P. 1877, daté le 9 juillet 1917.—Autorisant une personne en service actif à l'étranger à nommer un procureur chargé de demander l'émission de lettres patentes.

C.P. 1937, daté le 12 juillet 1917.—Autorisant la concession de certaines terres pour les fins d'ensevelissements à la *St. George Cemetery Company,* Egremont, Alberta.

C.P. 2039, daté le 26 juillet 1917.—Autorisant la concession de certaines terres pour l'établissement d'un parc au village de Drumheller, Alberta.

C.P. 2036, daté le 27 juillet 1917.—Autorisant la concession d'un certain terrain pour fins d'ensevelissements à la municipalité rurale de Bear-Lake, n° 740.

C.P. 2037, daté le 27 juillet 1917.—Autorisant la concession d'un terrain pour les fins de culte au synode du diocèse de Qu'Appelle.

C.P. 2038, daté le 27 juillet 1917.—Autorisant la vente de certains terrains au diocèse de Ruperts-Land.

C.P. 2066, daté le 27 juillet 1917.—Autorisant l'annulation du relevé de certaines terres le long de l'ancien chemin Dawson.

C.P. 2075, daté le 30 juillet 1917.—Modifiant un arrêté du Conseil en date du 29 mai 1917, au sujet de la dénomination du Board of Trade de la ville de le Pas, Manitoba.

C.P. 2076, daté le 1er août 1917.—Autorisant les règlements au sujet du bois de construction.

C.P. 2090, daté le 1er août 1917.—Modifiant les règlements concernant les réserves forestières.

C.P. 2108, daté le 6 août 1917.—Autorisant certains changements dans les règlements des terres fédérales en vue de la protection des ressources hydrauliques.

C.P. 2109, daté le 6 août 1917.—Autorisant un permis d'occupation de certains terrains dans le lit de la rivière Thompson-Sud en faveur de la compagnie du chemin de fer *Northern Pacific.*

C.P. 2171, daté le 8 août 1917.—Autorisant la disposition de certaines terres pour des fins d'emplacement de ville.

C.P. 2239, daté le 15 août 1917.—Confirmant la demande d'inscription de feu C. R. Coutts pour des terrains dans le S.-E. 6-83-17, à l'ouest du 6me méridien.

C.P. 2241, daté le 18 août 1917.—Autorisant la vente par encan de certains terrains scolaires.

C.P. 2258, daté le 18 août 1917.—Autorisant le louage de certains terrains à la *Salts and Potash Company of Canada.*

C.P. 2259, daté le 18 août 1917.—Accordant certains terrains pour cimetière en faveur de la Corporation Episcopale Catholique Romaine de Regina.

C.P. 2226, daté le 18 août 1917.— Opérant le transfert de certains terrains des Affaires des Sauvages au ministère de l'Intérieur et devant servir pour église.

C.P.. 2287, daté le 18 août 1917.—Confirmant feu Joe White, tué à l'ennemi outremer, dans sa demande d'inscription pour des terrains dans le N.-E. 11-89-9 à l'ouest du 4me méridien.

C.P. 2419, daté le 1er septembre 1917.—Décrétant l'abandon des droits de résidence relativement à l'inscription de J. L. Crawford pour le N.-E. 21-2-15 à l'ouest du 3me méridien.

C.P. 2436, daté le 1er septembre 1917.—Décrétant le transfert de certaines terres à la province du Manitoba pour des fins de drainage.

C.P. 2420, daté le 1er septembre 1917.—Accordant certaines terres au col. Malloy.

C.P. 2460, daté le 11 septembre 1917.—Accordant certains terrains pour église.

C.P. 2488, daté le 11 septembre 1917.—Accordant certaines terres pour résidence d'été et pour des fins de chasse.

C.P. 2489, daté le 11 septembre 1917.—Accordant certaines terres pour église.

C.P. 2490, daté le 11 septembre 1917.—Accordant certaines terres pour cimetière.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 2535, daté le 11 septembre 1917.—Accordant un bail sur certaines terres pour l'exploitation du ciment.

C.P. 2509, daté le 11 septembre 1917.—Relevant un inscrit pour homestead de l'obligation d'y construire une maison par le fait qu'il est au service dans l'armée canadienne d'outre-mer.

C.P. 2561, daté le 15 septembre 1917.—Décrétant l'abandon des droits de résidence dans le cas d'un inscrit pour homestead dans le S.-E. 33-10-15 à l'ouest du 4e méridien.

C.P. 2593, daté le 17 septembre 1917.—Accordant certaines terres à R. B. Clarke pour remplacer certains terrains cédés par lui à la couronne.

C.P. 2641, daté le 28 septembre 1917.—Accordant certaines terres à la *Grand Trunk Pacific Development Company, Ltd.*

C.P. 2721, daté le 3 octobre 1917.—Concernant l'achat de certains terrains réclamés dans Kleskun-Lake.

C.P. 2728, daté le 3 octobre 1917.—Accordant certains terrains pour église.

C.P. 2857, daté le 12 octobre 1917.—Concernant certaines terres accordées pour beurrerie.

C.P. 2856, daté le 12 octobre 1917.—Accordant certains terrains pour cimetière.

C.P. 3027, daté le 3 novembre 1917.—Touchant le statut national de ceux qui demandent des inscriptions de homestead.

C.P. 3162, daté le 9 novembre 1917.—Allouant certains terrains pour la construction d'une église et d'un cimetière.

C.P. 3179, daté le 13 novembre 1917.—Allouant certains terrains à A. Thomas, de Calais, Alta.

C.P. 3201, daté le 14 novembre 1917.—Réservant certains terrains pour la bande des sauvages Sioux.

C.P. 3242, daté le 19 novembre 1917.—Allouant certains terrains pour des fins de culte.

C.P. 3210, daté le 15 novembre 1917.—Accordant la permission de couper une certaine quantité de bois pour la construction de vaisseaux.

C.P. 3244, daté le 29 novembre 1917.—Autorisant l'allocation de permis de pâturage dans la réserve forestière du Gros-Bâton.

C.P. 3499, daté le 4 janvier 1918.—Transférant certains terrains au ministère des Affaires des sauvages.

C.P. 3512, daté le 4 janvier 1918.—Allouant certains terrains pour des fins de douanes.

C.P. 4172, daté le 10 janvier 1918.—Allouant certains terrains pour des fins d'emplacement de chemins.

C.P. 65, daté le 12 janvier 1918.—Allouant certains terrains à Alex. Cardinal, jr, de Fort-Vermilion.

C.P. 67, daté le 12 janvier 1918.—Allouant certains terrains à Chas. Enn, de Calais, Alberta.

C.P. 66, daté le 12 janvier 1918.—Allouant certains terrains à Chas. Standing Ribbon, de Calais, Alberta.

C.P. 157, daté le 22 janvier 1918.—Modification de la description de certains terrains alloués aux représentants personnels de feu T. W. Chalmers.

C.P. 34-238, daté le 30 janvier 1918.—Allouant certains terrains pour des fins d'inhumation.

C.P. 317, daté le 8 février 1918.—Allouant certains terrains à la province de la Saskatchewan pour des fins de chemins publics.

C.P. 332, daté le 11 février 1918.—Autorisant la vente de certains terrains requis pour des fins de drainage.

C.P. 67-352, daté le 11 février 1918.—Allouant certains terrains à A. McKillop.

C.P. 69-352, daté le 11 février 1918.—Echangeant certains terrains avec la compagnie de la Baie d'Hudson afin d'accorder une inscription de homestead pour un terrain abandonné par la compagnie.

C.P. 357, daté le 13 février 1918.—Allouant certains terrains à la cité de Regina pour l'établissement d'un parc.

C.P. 400, daté le 18 février 1918.—Réservant certains terrains à titre de terrains d'école.

C.P. 401, daté le 20 février 1918.—Sanctionnant des règlements concernant les hommes en service actif.

C.P. 23-425, daté le 20 février 1918.—Affermant certains terrains pour des fins d'exploitation minière.

C.P. 430, daté le 21 février 1918.—Allouant certains terrains aux embranchements du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour l'installation de têtes de ligne.

C.P. 459, daté le 7 mars 1918.—Sanctionnant des règlements concernant les détenteurs de homesteads employés comme journaliers sur des fermes.

C.P. 538, daté le 7 mars 1918.—Sanctionnant des règlements concernant les hommes en service actif qui ont en leurs noms des inscriptions de homesteads.

C.P. 37-563, daté le 8 mars 1918.—Sanctionnant des règlements concernant l'affermage de terres accordées sans lettres patentes en vertu d'une inscription de homestead. Présentées par l'honorable M. Meighen, le 2 avril 1918.. .. ..*Pas imprimées.*

VOLUME 14—*Suite.*

74. Relevé requis par l'article 88 du chapitre 62, Statuts revisés du Canada décrétant que le ministre de l'Intérieur doit déposer chaque année devant le Parlement un relevé de toutes les boissons transportées de tout endroit du Canada dans les territoires par permission spéciale du commissaire des Territoires du Nord-Ouest, pour l'année expirée le 31 décembre 1917. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 2 avril 1918. *Pas imprimé.*

75. Relevé faisant connaître toutes les terres vendues par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien durant l'année close le 30 septembre 1917, ainsi que les noms des acheteurs, conformément aux Statuts du Canada, 1886, chapitre 9, article 8. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 2 avril 1918.. .. .. *Pas imprimé.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre du 25 mars 1918, état faisant connaître la valeur totale en argent de charbon anthracite, charbon mou, huile et gazoline importés en Canada durant les exercices se terminant le 31 mars 1914, 1915, 1916 et 1917 et pour chaque mois depuis mars 1917. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 2 avril 1918. *Pas imprimée.*

77. Relevé en détail des remises et des remboursements de droits de douane, en conformité de l'article 92 de la loi du revenu consolidé et de l'audition, effectués par le ministère des Douanes, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1917. Présenté par l'honorable M. Sifton, le 3 avril 1918.. .. .. *Pas imprimé.*

78. Mémorandum des conférences entre les représentants du travail et le comité de la guerre, en janvier 1918. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 3 avril 1918. *Imprimé pour les documents parlementaires seulement.*

79. Relevé en détail de toutes les valeurs ou obligations enregistrées dans le ministère du secrétaire d'Etat depuis le dernier rapport (31 janvier 1917) soumis au Parlement en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Sifton, le 3 avril 1918.. .. .. *Pas imprimé.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre, copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres papiers et documents concernant la nomination d'un officier de douanes à Mulgrave, N.-E., pour remplir la position devenue vacante par suite du décès de feu David Murray. Présentée le 8 avril 1918.—*M. Sinclair*.. .. .. *Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre, relevé faisant connaître :—1. A quelle somme s'élèvent les contrats de guerre exécutés dans la province de Québec depuis août 1914 jusqu'à janvier 1918. 2. Combien d'usines de munitions de guerre sont en activité dans la province de Québec. 3. Combien d'obus y sont fabriqués par semaine. 4. Combien d'ouvriers travaillent dans les usines de munitions, dans la province de Québec. Présentée le 8 avril 1918.—*M. Prévost*.. .. .. *Pas imprimée.*

82. Relevé faisant connaître :—1. Quelle somme d'argent a été dépensée pour les réparations au quai de Graham depuis 1911. 2. Quel est le nom du conducteur des travaux et aussi quels sont les noms des hommes qui travaillaient à ces travaux. 3. Quelle somme a été payée à chacun d'eux et à quel taux par jour 4. Quels sont les noms des fournisseurs et le montant payé à chacun d'eux. Présenté le 8 avril 1918.—*M. Boyer*..*Pas imprimé.*

83. Relevé faisant connaître :—1. De qui on a acheté la pierre dont on se sert pour la reconstruction des édifices du Parlement. 2. De quelle carrière on a tiré la dite pierre. 3. Où est située la dite carrière. 4. Si on a demandé des soumissions publiques quant à la fourniture de la dite pierre. 5. Dans l'affirmative, qui a soumissionné et quels étaient les prix des soumissions offertes, f.a.b. à la station d'expédition ou f.a.b. Ottawa. 6. Si la pierre a été tirée de différentes carrières, quelle quantité on a tirée de chaque carrière. Présenté le 8 avril 1918.—*M. Copp*.. .. .. *Pas imprimé.*

84. Mémoire n° 3, concernant le travail accompli par le ministère de la Milice et de la Défense—Guerre Européenne—depuis le 1er février 1916 jusqu'au 31 décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Mewburn, le 10 avril 1918.. .. .. *Pas imprimé.*

84*a*. Mémoire n° 4, concernant le travail accompli par le ministère de la Milice et de la Défense, du 1er janvier 1917 au 31 décembre 1917. Présenté par l'honorable M. Mewburn, le 23 avril 1918.. .. .. *Pas imprimé.*

85. Relevé faisant connaître :—1. Combien d'édifices ont été loués par le gouvernement, dans la cité d'Ottawa, depuis le 1er février 1915. 2. Qui sont les propriétaires de ces édifices. 3. Où ces édifices sont situés. 4. Quel est le prix de location annuelle de chaque édifice ou partie d'édifice. 5. Quelle est la durée de chaque bail. Présenté le 10 avril 1918.—*M. Papineau*.. .. .. *Pas imprimé.*

86. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 21 mars 1918, pour une copie de tous les arrêtés du Conseil constituant la commission du service national et de tous les rapports faits individuellement ou collectivement par les membres de la commission. Présentée le 10 avril 1918.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 14—*Suite.*

87. Réponse à l'ordre de la Chambre du 3 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Quels sont les officiers qualifiés employés par les autorités militaires de Québec dans les différentes branches du ministère de la Milice et de la Défense qui suivent: service de recrutement; intendance; ingénieurs royaux canadiens; garnison d'artillerie royale canadienne; artillerie royale canadienne. 2. Combien de temps ils ont été employés dans chaque branche. 3. Quelles sont les fonctions de chacun d'eux. 4. Quelle solde chacun d'eux reçoit. 5. Quels sont les noms de ceux qui ont eu du service outre-mer et pendant combien de temps ils ont été au front. 6. Combien de temps dans les tranchées. 7. A quel bataillon ils appartenaient alors qu'ils étaient outre-mer. Présentée le 11 avril 1918.—*M. Power*. . . . . *Pas imprimée.*

88. Réponse à l'ordre de la Chambre du 4 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Quelles propriétés, s'il en est, ont été achetées par le ministère de la Milice ou la commission des hôpitaux militaires dans la cité de Québec, depuis le 1er janvier 1917. 2. De qui elles ont été achetées, et qui en a recommandé l'achat. 3. Quel a été le prix d'achat. Présentée le 11 avril 1918.—*M. Power*. . . . . *Pas imprimée.*

89. Réponse à l'ordre de la Chambre du 4 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Combien de personnes, de quelque grade que ce soit, sont employées par la commission des hôpitaux militaires dans la Colombie-Britannique, et quels en sont les noms, le grade, les traitements. 2. Pour quelle raison elles ont été nommées et où elles sont stationnées. 3. Combien d'entre elles ont servi au front. 4. Quel est l'officier le plus ancien employé par la commission des hôpitaux militaires dans la Colombie-Britannique. 5. Quel est le coût total mensuel qu'entraîne l'œuvre de la commission dans la Colombie-Britannique, et combien d'hommes sont sous ses soins actuellement. 6. Combien d'édifices sont occupés pour les fins et sous le contrôle de la commission des hôpitaux militaires dans la Colombie-Britannique, et où ils sont situés. 7. Combien de fonctionnaires des quartiers généraux à Ottawa ont jugé qu'il fût nécessaire de visiter la côte du Pacifique au cours de l'année dernière, et pour quel objet. 8. Si la commission des hôpitaux militaires a un agent de publicité régulièrement nommé. Dans l'affirmative, quels sont son nom et ses fonctions. 9. S'il fait du service outre-mer, et quel est son salaire. 10. Quel a été le coût total du service de la publicité au cours de 1917. Présentée le 11 avril 1918.—*M. Stevens*. . . . . *Pas imprimée.*

90. Réponse à l'ordre de la Chambre du 20 mars 1918, relevé faisant connaître les noms du personnel de la commission des hôpitaux, le nombre des personnes employées, leurs noms, fonctions, salaires, occupations antérieures et les sommes payées à chaque personne pour frais de voyage. Présentée le 11 avril 1918.—*M. Devlin*. . . . *Pas imprimée.*

91. Réponse à l'ordre de la Chambre du 3 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Combien de Croix Victoria ont été accordées, jusqu'à la présente date, aux membres de la force expéditionnaire canadienne. 2. Quel est le nom, l'adresse et le grade de chaque décoré ainsi que le nom du bataillon dont il faisait partie. 3. Quel est le rapport officiel respectif se rapportant à chacune de ces décorations. Présentée le 11 avril 1918.—*M. Middlebro*. . . . . *Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 avril 1918, demandant copie d'un certain mémorandum envoyé au ministre des Travaux publics par le député senior d'Ottawa au sujet de l'abolition du patronage, et de tous les documents, lettres, etc., échangés entre lui et le ministre des Travaux publics à ce sujet depuis le 17 décembre 1917. Présentée le 2 avril 1918.—*M. McMaster*. . . . . *Pas imprimée.*

93. Rapport sommaire du greffier de la couronne en chancellerie sur les rapports de l'élection générale de 1917. Présenté par l'Orateur le 15 avril 1918. . . . . *Pas imprimé.*

94. Réponse à l'ordre de la Chambre du 11 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Si des mesures ont été prises par le gouvernement pour s'enquérir des conditions du commerce, pendant la présente guerre, dans les Etats-Unis, et dans l'affirmative, quelles sont ces mesures. 2. Si, en dehors des membres du cabinet, quelques personnes ont été envoyées en mission par le gouvernement canadien pour étudier la situation du commerce de guerre dans les Etats-Unis. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces personnes. 3. Si quelques personnes ont été ainsi envoyées, quel a été le coût total de ces missions. Présentée le 15 avril 1918.—*M. Devlin*. . . . . *Pas imprimée.*

95. Adresse, copie de tous les décrets du Conseil, rapports et correspondance se rapportant à l'admission en franchise des tracteurs de ferme et autres instruments aratoires. Présentée le 15 avril 1918.—*Sir Wilfrid Laurier*. *Pas imprimée.*

96. Copies des décrets du Conseil édictés en ce qui concerne la loi des électeurs militaires, 1917, et la loi des élections en temps de guerre, savoir:

C.P. 3010, daté le 7 novembre 1917.—Instructions à l'usage des électeurs créés par la loi des électeurs militaires, 1917.

C.P. 3158, daté le 9 novembre 1917.—Scrutateurs; à l'effet d'en nommer six et de stipuler le paiement de leurs services et frais, etc.

VOLUME 14—*Suite.*

C.P. 3159, daté le 9 novembre 1917.—Officiers présidants ; à l'effet d'en nommer un certain nombre et de stipuler le paiement de leurs services, etc.

C.P. 3276, daté le 24 novembre 1917.—Officiers rapporteurs spéciaux et greffiers de bureaux de votations à l'effet d'en nommer et de stipuler le paiement des services, etc.

C.P. 3277, daté le 27 novembre 1917.—Règlement établissant des bureaux de votation pour les électeurs militaires revenus qui sont des Indiens.

C.P. 3322, daté le 29 novembre 1917.—Disposition relative à la prise du vote des électeurs militaires appartenant à des détachements qui ont ordre de quitter le Canada avant le jour de votation.

C.P. 3404, daté le 17 décembre 1917.—Officiers présidants ; M. le capitaine W. M. Frowd, du génie, est nommé à la succession de M. le capitaine F. C. C. Pascoe, à Halifax, N.-E.

C.P. 6405, daté le 17 décembre 1917.—Touchant la prise du vote des détachements qui ont ordre de quitter le Canada. Arrêté ministériel du 29 novembre 1917, modifié.

C.P. 7, daté le 8 janvier 1918.—Officiers rapporteurs spéciaux et greffiers de bureaux de votation ; à l'effet d'en nommer un nombre additionnel.

C.P. 8, daté le 4 janvier 1918.—Scrutateurs ; à l'effet d'en définir les frais de voyage et de subsistance.

C.P. 9, daté le 4 janvier 1918.—Officiers rapporteurs spéciaux et greffiers de bureaux de votation ; à l'effet d'en établir la rémunération.

C.P. 10, daté le 4 janvier 1918.—Scrutateurs ; nommant M. le major Thomas Gibson, de Londres, Angleterre, à la succession de M. le général de brigade J. F. L. Embury.

C.P. 11, daté le 4 janvier 1918.—Règlements additionnels pour la mise en vigueur de la loi des électeurs militaires, 1917.

C.P. 12, daté le 8 janvier 1918.—Paiement des services des bureaux d'appel dans l'Ontario et des officiers reviseurs dans la Nouvelle-Ecosse, relativement à la révision des listes électorales.

C.P. 13, daté le 4 janvier 1918.—Election d'Halifax ; le quartier n° 6 est constitué un seul district de votation.

C.P. 63, daté le 8 janvier 1918.—Officiers rapporteurs spéciaux et greffiers de bureaux de votation ; à l'effet d'en établir la rémunération. Arrêté ministériel du 4 janvier 1918 (C.P. n° 9), modifié.

C.P. 84, daté le 12 janvier 1918.—Officiers rapporteurs spéciaux ; nommant M. le capitaine Harold Baker, F.E.C., Londres, Angleterre, en remplacement de M. le lieutenant-colonel Nelson Spencer.

C.P. 85, daté le 12 janvier 1918.—Secrétaire d'officiers rapporteurs spéciaux ; nommant M. Archibald Dickson, de Harrow, Angleterre, en remplacement de M. le capitaine Rippon, R.A.M.C.

C.P. 98, daté le 15 janvier 1918.—Secrétaire d'officiers rapporteurs spéciaux ; nommant M. E. L. Ginns en remplacement de M. Ainslie W. Greene.

C.P. 162, daté le 19 janvier 1918.—Démission de M. R. A. Pringle comme officier rapporteur spécial et nomination de M. John W. P. Ritchie pour lui succéder, et nommant des officiers rapporteurs spéciaux et des greffiers de bureaux de votation.

C.P. 323, daté le 8 février 1918.—Longueur de séance qui constitue une journée de travail.

C.P. 396, daté le 18 février 1918.—M. le lieutenant N. G. Charlton, actuellement en France, est nommé à la succession de M. le major Powell comme officier rapporteur spécial.

C.P. 397, daté le 18 février 1918.—M. Edgar E. R. Chevrier remplace M. J. A. Pinard comme officier rapporteur spécial.

C.P. 602, daté le 12 mars 1918.—Proclamation des bulletins d'outre-mer sur réception des informations par télégraphie. Présentées par l'honorable M. Doherty, le 15 avril 1918. . . . . *Pas imprimées.*

97. Réponse à l'ordre de la Chambre du 3 avril 1918, copie de tous jugements rendus à date en vertu de la loi du service militaire, 1917, par le juge d'appel central. Présentée le 15 avril 1918.—*M. Trahan*. . . . . *Pas imprimée.*

98. Réponse à l'ordre de la Chambre du 20 mars 1918, relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes employées à Ottawa au service du conseil du service militaire leurs salaires et occupations antérieurs. Présentée le 15 avril 1918.—*M. Devlin.* *Pas imprimée.*

99. Rapport de la commission royale chargé de s'enquérir et de faire rapport sur la régie et l'administration du service de pilotage dans le port de Halifax, N.-E. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 15 avril 1918. . . . . *Pas imprimé.*

100. Réponse à un ordre du Sénat du 21 mars 1918, pour la production d'un rapport donnant le détail de certains états de l'estimation du coût de la construction d'égouts, etc., établie aux tableaux 29 et 30 qui se trouvent entre les pages 96 et 97 du livre intitulé : "Rural Planning and Development", écrit par Thomas Adams, et qui constitue un rapport de la commission de conservation, daté de 1917. Les états ci-dessus donnent les totaux suivants : $35,584 ; $26,736 ; $20,748 et $23,533. (*Sénat.*) . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 14—*Suite.*

101. Réponse à un ordre du Sénat du 22 mars 1918, état indiquant en autant de colonnes distinctes:—1. Les différents camps d'aviation établis par le gouvernement canadien et leur location, avec la date de leur établissement. 2. Le nombre d'aviateurs qui ont passé par iceux depuis leur formation et qui ont obtenu leurs certificats. 3. Le nombre d'aviateurs présentement en formation dans chacun de ces camps. 4. Le nombre d'accidents survenus dans chacun de ces camps distinguant (*a*) les accidents mortels; (*b*) les accidents graves; (*c*) les accidents légers, avec leurs dates respectives. 5. Le nombre d'avions mis hors d'usage comme perte totale ou comme gravement endommagés. (*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

102. Réponse à l'ordre de la Chambre du 10 avril 1918, copie de la correspondance se rapportant à la démission de W. F. O'Connor, gentilhomme, C.R., en qualité de commissaire-enquêteur au sujet du coût élevé de la vie. Présentée le 16 avril 1918.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

103. Copie d'un décret du Conseil, n° 758, 26 mars 1918, concernant un contrat conclu avec la *Dominion Steel Corporation, Limited,* pour la manufacture de plaques d'acier requises dans la construction de navires et pour chaudières. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 18 avril 1918. . . . . *Pas imprimée.*

104. Copie de l'arrêté du Conseil, n° 915, du 16 avril 1918, interdissant à la presse de publier toute déclaration, tout rapport ou toute opinion adverses concernant les actes des nations alliées en ce qui concerne la poursuite de la guerre, et aussi, établissant la même interdiction quant à l'expression publique de tout rapport, etc., comme susdite par qui que ce soit. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 18 avril 1918.

105. Rapport du conseil du service militaire sur l'administration de la loi du service militaire, 1917. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 18 avril 1918.

106. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Quels sont les montants d'argent dépensés pour les réparations au quai de l'île Perrot-Sud depuis 1911. 2. Quels sont les noms des personnes qui y ont travaillé, et le montant d'argent qui a été payé à chacune d'elles. 3. Quels sont les noms des fournisseurs, et le montant d'argent payé à chacun d'eux. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Boyer.* *Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre, du 15 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Quels sont les montants d'argent dépensés pour les réparations au quai de Hudson, depuis 1911. 2. Quels sont les noms des personnes qui y ont travaillé, et le montant d'argent qui a été payé à chacune d'elles. 3. Quels sont les noms des fournisseurs, et le montant d'argent payé à chacun d'eux. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Boyer*. . . *Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre, du 15 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Quels sont les montants d'argent dépensés pour les réparations au quai de l'île Perrot-Nord, depuis 1911. 2. Quels sont les noms des personnes qui y ont travaillé, et le montant d'argent qui a été payé à chacune d'elles. 3. Quels sont les noms des fournisseurs, et le montant d'argent payé à chacun d'eux. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Boyer.* *Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre, du 15 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Quels sont les montants d'argent dépensés pour les réparations au quai de Sainte-Zotique, depuis 1911. 2. Quels sont les noms des personnes qui y ont travaillé, et le montant d'argent qui a été payé à chacune d'elles. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Boyer.* *Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 avril 1918, copie de la correspondance et des documents en général se rapportant à la fusion de la banque *British North America* avec la banque de Montréal. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Devlin*. . . *Pas imprimée.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. En se référant à l'état publié dans la *Gazette du Canada* du 30 mars faisant connaître les détails au sujet de la circulation et du numéraire, quelles sont les garanties approuvées servant de base à l'émission du papier-monnaie de l'Etat au chiffre de $92,820,000. 2. A la disposition de quelles banques cette émission a été mise, et quelle a été la garantie respective en chaque cas. Présentée le 18 avril 1918.—*M. Trahan*. . . . . *Pas imprimée,*

112. Réponse à un ordre du Sénat du 16 avril 1918, demandant les renseignements suivants:—1. Le nombre de pages que comprenaient les débats du Sénat de la dernière session, en spécifiant le nombre de pages de l'édition non-revisée et celles de l'édition revisée. 2. La traduction française se fait-elle d'après l'édition non-revisée ou d'après l'édition revisée. 3. La traduction française des débats de la dernière session est-elle terminée? Dans l'affirmative, à quelle date la dernière copie a-t-elle été remise à l'Imprimeur? Si cette traduction n'est pas encore terminée, combien de pages restait-il à traduire au 18 mars dernier. 4. Combien de traducteurs composent le personnel régulier de la traduction

VOLUME 14—*Suite.*

des débats. 5. Quel est le nom et le salaire de chacun d'eux. 6. Ont-ils été occupés à exécuter d'autres travaux pour le Sénat durant ou depuis la dernière session? Dans l'affirmative, quels sont ces travaux. 7. D'autres personnes ont-elles été employées à aider le personnel régulier pour la traduction des débats de la dernière session? Dans l'affirmative, donner les noms de ces personnes, la durée de leur emploi et la rémunération qu'elles ont touchée. 8. Chaque traducteur est-il tenu de traduire un nombre minimum de pages des débats par journée? Dans l'affirmative, combien de pages chaque traducteur est-il censé pouvoir convenablement traduire par jour. 9. Les traducteurs réguliers ont-ils traduit en anglais les discours qui ont été prononcés en français au cours de la dernière session? Dans l'affirmative, combien de pages ont-ils traduites de français en anglais? Dans la négative, qui a fait cette traduction, et quelle rémunération supplémentaire a été payée pour ce travail. (*Sénat.*) . . . .*Pas imprimée.*

113. Relevé émis par le cabinet de guerre, à la demande de l'amirauté, faisant connaître pour le Royaume-Uni et pour le Globe, au cours de la période entre août 1914 et décembre 1917 :—1. Pertes subies par la marine marchande par suite d'actes de la part de l'ennemi et des accidents maritimes. 2. Résultats de l'activité en fait de construction de navires marchands. 3. Vaisseaux ennemis capturés et subséquemment réquisitionnés. Accompagné de diagrammes montrant les pertes de la marine marchande et le résultat de la construction de navires pour le Royaume-Uni et le Globe, au cours de la même période. Présenté par sir Robert Borden, le 18 avril 1918. . . . .*Pas imprimé.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mars 1918, copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et toute autre correspondance et documents se rapportant au service du vapeur *Amelia* entre Pictou et les Iles de la Madeleine. Présentée le 19 avril 1918.—*M. Lemieux* . . . .*Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre du Sénat du 18 avril 1918, état indiquant :—1. Les noms de toutes les personnes employées à la préparation des Procès-verbaux, de l'Ordre du jour et du Journal du Sénat (*a*) en anglais, et (*b*) en français, ainsi que le salaire ou autres rémunérations payés à chacune de ces personnes. 2. La quantité de chacun de ces documents imprimée (*a*) en anglais, et (*b*) en français, ainsi que le coût de l'impression et de la reliure de ces documents pour l'exercice terminé au 31 mars 1918. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

116. Relevé faisant connaître combien de fonctionnaires appartenant au service extérieur ont été transférés au service intérieur depuis le 1er octobre 1917, et combien de personnes ont été nommées sous l'empire 21 de la loi actuelle du service civil depuis la même date. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 22 avril 1918. . . . .*Pas imprimé.*

117. Réponse à une adresse à Son Excellence votée le 8 avril 1918, copie des arrêtés du Conseil relatifs à la nomination du colonel Langton à l'emploi de payeur général dans le ministère de la Milice. Présentée le 22 avril 1918.—*M. Copp* . . . .*Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 avril 1918, relevé faisant connaître :—1. Quels sont les Livres bleus qui ont été imprimés dans les années 1916 et 1917. 2. Quels sont les Livres bleus qui ont été imprimés dans les deux langues pendant les susdites années. 3. Quels sont les Livres bleus qui n'ont été imprimés qu'en anglais pendant les susdites années. 4. Quels sont les Livres bleus qui n'ont été imprimés qu'en français pendant les susdites années. Présentée le 22 avril 1918.—*M. Demers*. . . .*Pas imprimée.*

119. Copie du décret du Conseil n° 807, du 3 avril 1918, au sujet de la réserve faite de terres fédérales pour les objets de la loi d'établissement des soldats (chapitre 21, 7-8 George V). Présentée par l'honorable M. Meighen, le 23 avril 1918. . . . .*Pas imprimée.*

120. Relevé des sommes payées aux journaux, etc., en ce qui se rapporte aux annonces relatives à l'emprunt de la Victoire. Présenté par sir Robert Borden, le 24 avril 1918. *Pas imprimé.*

121. Copie du rapport soumis par le fonctionnaire qui dirige le bureau canadien des archives de guerre, à Londres, Angleterre, adressée au très honorable sir Robert L. Borden, G.C.M.G., M.P., le premier ministre du Canada, concernant le service de ce bureau depuis sa fondation jusqu'au 11 janvier 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 24 avril 1918. . . . .*Pas imprimée.*

121*a*. Copie du second rapport annuel du bureau canadien des archives de guerre, pour l'année 1917, rapport soumis par l'officier en charge à l'honorable sir Edward Kemp, K.C.M.G., M.P., ministre d'outre-mer de la Milice et de la Défense. Présentée par sir Robert Borden, le 24 avril 1918. . . . .*Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 avril 1918, relevé faisant connaître :—1. Combien de personnes comprises dans la classe 1 étaient sujettes à la loi du service militaire, 1917 ; dans chacune des provinces et dans le territoire du Yukon respectivement. 2. Combien, pour chacune de ces provinces, se sont rapportées pour le service. 3. Combien, pour chacune des provinces, ont demandé l'exemption du service militaire. 4. Combien, pour chacune des provinces, ont été exemptées par les tribunaux locaux. 5.

VOLUME 14—*Suite.*

Combien, dans chacune des provinces, il y a eu d'appels de pris à l'encontre de la décision des tribunaux locaux; (*a*) par les conscrits; (*b*) par les représentants ou autorités militaires. 6. Combien d'appels ont été décidés dans chacune des provinces. Combien de maintenus dans chacune. Combien de renvoyés dans chacune. 7. Combien il y a causes maintenant pendantes devant le juge d'appel central. 8. Si les autorités militaires ou représentants publics ont l'intention de porter d'autres causes en appel, soit devant le tribunal d'appel, soit devant le juge d'appel central. 9. Dans l'affirmative, combien pour chaque province. Présentée le 24 avril 1918.—*M. Trahan*. .*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 avril 1918, copie de toutes lettres, certificats, recommandations et autres documents se rattachant à l'octroi d'une pension de complète invalidité au colonel R. H. Labatt. Présentée le 24 avril 1918.—*M. Copp.* *Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. En vertu de quelle recommandation l'officier rapporteur a été nommé. 2. Si des énumérateurs ont été nommés en vertu des dispositions du paragraphe premier de la section 42, de l'acte des élections fédérales, tel qu'amendé par l'acte des élections en temps de guerre. 3. Dans l'affirmative, quels sont les noms des énumérateurs qui ont été ainsi nommés, la date à laquelle la liste a été transmise et le nom de la ou des personnes à laquelle ou auxquelles elle a été ainsi transmise. Présentée le 25 avril 1918.—*M. Demers*. . . . .*Pas imprimée.*

125. Copie du décret du Conseil n° 812, du 5 avril 1918, règlements régissants les prêts aux soldats sous l'empire de la loi d'établissement des soldats, 1917 (chapitre 21, 7-8 George V). Présentée par l'honorable M. Meighen, le 26 avril 1918. . . . .*Pas imprimée.*

126. Réponse à une adresse votée par la Chambre le 25 mars 1918, copie de toutes lettres et télégrammes échangés entre le gouvernement du Canada et les différents gouvernements provinciaux concernant le décret du Conseil du 22 décembre 1917 au sujet de la vente d'obligations par les gouvernements provinciaux, coloniaux ou étrangers, les municipalités ou autres corps publics. Présentée le 29 avril 1918.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre du 25 mars 1918, relevé faisant connaître:—1. Si quelques sommes d'argent ont été payées au *Dundalk Herald, Flesherton Advance, Markable Standard, Durham Chronicle, Grey Review* ou *Hanover Poste* pour annonces ou toutes autres raisons depuis le 1er octobre 1917. 2. Dans l'affirmative, combien a été payé à chaque journal mentionné. Présentée le 29 avril 1918.—*M. Cahill.* *Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Quels sont les officiers employés à Québec dans l'état-major du district militaire n° 5. 2. Depuis combien de temps ils sont attachés à ce service. 3. Quels services rend chacun d'eux. 4. Quels sont les soldes et allocations reçues par chacun d'eux. 5. Quels sont ceux qui ont servi outre-mer. 6. Combien de temps ils ont été au front. 7. Combien de temps ils ont passé dans les tranchées. 8. De quel bataillon ils faisaient partie outre-mer. Présentée le 29 avril 1918.—*M. Power*. . . . .*Pas imprimée.*

129. Rapport des commissaires nommés pour faire une enquête sur les affaires de la *William Davies Co., Ltd.*, et de la *Matthews-Blackwell, Ltd.*, daté le 1er novembre 1917. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 1er mai 1918.

130. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918, relevé faisant connaître les détails de certaines sommes totales, étant le coût estimatif pour égouts de rues, etc., ainsi qu'indiqués sur les planchettes 29 et 30, insérées entre les pages 96 et 97 du livre *Rural Planning and Development* écrit par Thomas Adams, étant un rapport publié par la commission de conservation, daté en 1917. Les dits totaux étant $35,584; $26,736; $20,748 et $23,533. Présentée le 1er mai 1918.—*M. Lemieux*. . . . . . .*Pas imprimée.*

131. Relevé des dépenses du comité fédéral de publicité en compte avec le gouvernement fédéral, et en ce qui concerne l'emprunt de la Victoire, 1917. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 1er mai 1918. . . . .*Pas imprimé.*

131*a*. Rapport de M. A. E. Ames, président du comité exécutif fédéral du Canada, touchant L'emprunt de la Victoire, 1917. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 1er mai 1918. . . *Pas imprimé.*

131*b*. Relevé faisant connaître les détails des rémunérations payées à l'occasion de l'émission de l'emprunt de la Victoire. Présenté par l'honorable M. Maclean, le 11 mai 1918. *Pas imprimé.*

VOLUME 14—*Suite.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Combien de tribunaux locaux ont été établis dans tout le Canada en vertu de la loi du service militaire. 2. Quelle a été la rémunération quotidienne accordée à chacune des personnes composant ces tribunaux. 3. Quel était le salaire quotidien du secrétaire du tribunal, et celui des constables ou du concierge de la salle d'audience. 4. A combien, jusqu'à ce jour s'est élevée la dépense totale de ces tribunaux. 5. S'il y a des comptes non encore soldés. Présentée le 1er mai 1918.—*M. White* (Victoria)... *Pas imprimée.*

133. Rapport de la neuvième assemblée annuelle de la commission de conservation du Canada, 27-28 novembre 1917. (*Sénat.*)... *Pas imprimé.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre, relevé faisant connaître:—1. Si la construction d'un hôpital pour y recevoir des soldats invalides à Sainte-Anne-de-Bellevue, est faite sous le contrôle du gouvernement. 2. Dans la négative, quels en sont les intermédiaires. Si c'est par voie de contrat ou sous la direction d'un corps public quelconque. 3. Quel montant le gouvernement a payé pour le terrain où l'on érige cet hôpital. 4. Quel est le montant que coûtera cette construction. 5. Combien de soldats invalides on y pourra loger. 6. A quelle distance cet hôpital se trouve situé du collège Macdonald. 7. Si le gouvernement a bien considéré les inconvénients très sérieux qui peuvent résulter d'un tel établissement dans le voisinage immédiat d'un collège où des centaines de jeunes filles reçoivent leur instruction. Présentée le 1er mai 1918.—*M. Boyer*..*Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre du Sénat du 23 avril 1918, état donnant les noms de tous les commis et employés du département des Impressions publiques et de la Papeterie, conformément au tableau ci-dessous, ainsi que la date de leur nomination respective et les traitements ou salaires qu'ils touchent:—(*a*) Personnel de l'Imprimeur du roi, y compris le service des annonces. (*b*) Division des impressions. 1. Commis. 2. Correcteurs d'épreuves. 3. Employés à la composition—monotype, linotype, travaux de commande et travaux parlementaires. 4. Pressiers—impression à plat et presse à cylindre. 5. Employés à la reliure—livres et brochures. 6. Employés à la stéréotypie. 7. Employés à la gravure des cartes. 8. Employés à tous autres travaux. (*c*) Division des impressions extérieures. (*d*) Comptables. (*e*) Division de la papeterie. (*f*) Division de la distribution. (*g*) Machinistes. (*h*) Employés à la *Gazette du Canada.* (*i*) Gardien. (*j*) Toute autre division. (*Sénat.*)... Pas *imjrimée.*

136. Ordre de la Chambre, relevé faisant connaître:—1. Si des soumissions ont été adressées au ministère de la Milice ou à la commission des achats de guerre, pour un approvisionnement de lard fumé, à Toronto, Kingston et London. 2. Si oui, quels sont les soumissionnaires, et quels sont les prix dans chaque cas. 3. A qui a été accordé le contrat dans chaque cas et à quel prix. Présenté le 2 mai 1918.—*M. Murphy.* *Pas imprimé.*

137. Arrêté du Conseil, C.P. 26/942, daté le 19 avril 1918, touchant les remises faites en vertu de l'article 88 de la loi des sauvages, chapitre 81, S.R.C., des intérêts sur les arrérages du prix d'achat du lot de parc n° 19, dans le village de Southampton, dans le comté de Bruce, Ontario, s'élevant à $18. (*Sénat.*)... *Pas imprimé.*

138. Arrêté du Conseil, C.P. 871, daté le 23 avril 1917, étant des règlements pour la protection du gibier à plumes migrateur, des oiseaux insectivores migrateurs et des oiseaux migrateurs non-gibier qui habitent le Canada durant toute l'année ou une partie de l'année sous l'autorité de la loi concernant les oiseaux migrateurs, 7-8 George V, 1917. (*Sénat.*) *Pas imprimé.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mai 1918, relevé faisant connaître:—Quelles ont été les recettes brutes du chemin de fer Transcontinental National au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918; quelles ont été les recettes entre Moncton et Québec, entre Québec la jonction de Cochrane, entre la jonction de Cochrane et Winnipeg, et entre la jonction lac Supérieur et Fort-William, et quelle somme a été payée par ce chemin de fer au Pacifique-Canadien pour frais d'utilisation en commun de la gare et du garage à Québec. Présentée le 13 mai 1918.—*M. Lavigueur*... *Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918, copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents échangés entre le contrôleur des vivres et les autorités civiques à Winnipeg concernant les conditions d'entreposage frigorifique à Winnipeg. Présentée le 13 mai 1918.—*M. Lemieux*... *Pas imprimée.*

141. Rapport intérimaire n° 2 de la commission du canal de la Baie Georgienne, prix du blé et une étude comparée des marchés des Etats-Unis et du Canada par W. Sanford Evans. Présenté par l'honorable M. Carvell, le 13 mai 1918 *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

142. Rapport intérimaire n° 3 de la commission du canal de la Baie Georgienne, transport transatlantique des passagers et des marchandises et subventions aux paquebots, par W. Sanford Evans. Présenté par l'honorable M. Carvell, le 13 mai 1918. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 14—*Suite.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918, copie de toute correspondance et pétitions échangées entre le premier ministre et la fédération du service civil concernant certaines nominations faites dans les ministères des Postes et des Douanes depuis le 17 décembre 1917. Présentée le 13 mai 1918.—*M. Lemieux*. . .. .*Pas imprimée.*

144. Relevé faisant connaître :—1. S'il est à la connaissance du gouvernement que, dans le cours des seize derniers mois, dans les cités de Winnipeg, Hamilton, Toronto, Ottawa, et Montréal, s'il faut en croire la rumeur, ordre a été donné de détruire, comme impropres à la consommation humaine, les produits alimentaires suivants :—(*a*) Viandes: Winnipeg, 7,262 livres; Hamilton, 4,874 livres; Toronto, quantité non spécifiée en livres, mais comme côtés, quartiers, pattes, etc.; Ottawa, 7,787 livres; Montréal, 105,898 livres. (*b*) Volailles: Winnipeg, 11,374 livres; Hamilton, 8 pièces; Montréal, 2,344 livres; (*c*) Poisson: Winnipeg, 9,066 livres; Toronto, 74,587 livres (le poids n'étant pas désigné pour le reste, mais seulement le nombre de colis pour le reste); Montréal, 137,903 livres. (*d*) Légumes: Winnipeg, 265,565 livres; Toronto, 5,855 livres, choux, le poids pour le reste n'est pas donné, seulement le nombre de caisses à clairevoie, paniers, etc.; aussi, récemment 48,010 livres, ou 24 tonnes de substances alimentaires impropres à la consommation humaine; Montréal, 13,940 livres. (*e*) Œufs: Winnipeg, 3,013 livres; Hamilton, 40 douzaines; Toronto, 1,050 douzaines, 6 tinettes, 1 seau, et 8 gallons de jaunes. (*f*) Beurre: Winnipeg, 3,374 livres; Hamilton, 22 livres. (*g*) Fruits (frais et séchés): Winnipeg (frais), 46,375 livres, (séchés) 37,207 livres; Hamilton (frais), 12 paniers; Montréal, 3,362 livres. 2. Dans l'affirmative, quelle mesure le gouvernement a l'intention de prendre pour mettre fin à un tel gaspillage. Présenté le 13 mai 1918.—*M. Foster* (York) . . ..*Pas imprimé.*

145. Relevé faisant connaître :—1. Si le gouvernement sait que 236,490 livres d'aliments ont été détruits dans la ville de Toronto du 4 au 29 avril 1918, d'après un rapport d'un des services de la corporation de la ville de Toronto. 2. Si la commission des vivres a pris quelque mesure pour arrêter un gaspillage aussi énorme d'aliments. 3. Ce que, dans l'affirmative, elle a fait dans le cas en question. Présenté le 15 mai 1918.—*M. Proulx.* *Pas imprimé.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 avril 1918, relevé faisant connaître :—1. Quels sont les noms de toutes les personnes employées à la préparation des procès-verbaux, français, leurs appointements et autres rémunérations qui leur sont payés. 2. Combien de chacun de ces documents on imprime (*a*) en anglais et (*b*) en français; et quel est le coût d'impression et de reliure de ce chef pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1918. Présentée le 15 mai 1918.—*M. Currie*. . .. .*Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 avril 1918, relevé faisant connaître :—1. Quels sont les noms de toutes les personnes employées au compte rendu des débats et à la traduction à la Chambre des communes. 2. Quelles sont les années de service de chacune d'elles. 3. Quels sont la rémunération payée à chacune pendant l'année dernière, et le total payé à chaque catégorie. 4. Combien d'exemplaires des débats de la Chambre ont été publiés (*a*) en anglais et (*b*) en français, en établissant le tirage des éditions non revisées et revisées, respectivement. 5. Combien ont coûté l'impression et la reliure de ce chef depuis 1900 inclusivement. 6. Outre ce qui précède, combien on a payé chaque année depuis 1900 inclusivement pour (*a*) le compte rendu, (*b*) la traduction, (*c*) la dactylographie et (*d*) l'impression des transactions des comités parlementaires. Présentée le 15 mai 1918.—*M. Currie*. .. ..*Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918, relevé faisant connaître :—1. Quelle autorité le gouvernement du Canada exerce sur les opérations du corps impérial royal d'aviation au Canada, et quel ministère du gouvernement exerce cette autorité. 2. Si le gouvernement du Canada a des officiers ou des représentants dans la division canadienne du corps impérial d'aviation. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et quelles sont leurs fonctions. 3. Si le gouvernement du Canada a l'intention de prendre possession dans un avenir rapproché de tous les bureaux, usines et matériel du corps impérial royal d'aviation au Canada, et dans la négative, pour quelle raison. 4. Combien d'accidents et de morts sont survenus au Canada, aux Etats-Unis et outre-mer dans les rangs de nos aviateurs. 5. Quelle est la nature des enquêtes conduites sur ces accidents, et où en conserve-t-on les dossiers. 6. Si le gouvernement du Canada se propose, à la fin des hostilités, de créer et maintenir un corps canadien d'aviation, et dans l'affirmative, quels préparatifs sont en cours à cette fin. 7. Combien de Canadiens et combien d'Américains se sont enrôlés dans le corps impérial royal d'aviation au Canada. 8. Combien d'artisans sont à l'emploi du corps impérial royal d'aviation au Canada. 9. Quel montant d'argent a été dépensé au Canada par le corps impérial royal d'aviation. 10. Combien il y a d'officiers canadiens qui ont fait du service d'aviation outre-mer à l'emploi du corps impérial royal d'aviation. Présentée le 16 mai 1918.—*M. Armstrong* (Lambton) . . ..*Pas imprimée.*

148*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918, relevé faisant connaître :—1. Quelle est la situation définitive occupée par les recrues canadiennes du corps royal d'aviation dans les affaires militaires du Canada. 2. Dans les cas d'infirmité permanente ou de

VOLUME 14—*Suite.*

mort des Canadiens faisant partie du corps royal d'aviation survenue pendant leur service, quelle disposition existe relativement à la pension de leurs dépendants. 3. Combien d'hommes sont venus d'Angleterre au Canada dans le but d'établir des camps d'entraînement pour le corps royal d'aviation: si quelques-uns de ces hommes sont retournés en Angleterre. Dans l'affirmative, combien ont été remplacés par des Canadiens. 4. Quels résultats ont été obtenus au cours de l'entraînement des cadets aux camps d'entraînement près de Toronto en comparaison avec ceux qui ont été obtenus aux camps du même genre situés au Texas. 5. Si le corps royal d'aviation s'est rendu au Texas et y est demeuré aux frais et sur la demande du gouvernement américain. 6. Si les autorités du corps royal d'aviation ont été priées d'étudier un projet d'un camp d'entraînement dans la Colombie-Britannique. Dans l'affirmative, quelle était la nature de la requête. 7. Si c'est un fait que les conditions climatériques au Texas ont été jugées défavorables pour les fins d'etraînement dans l'aviation. 8. Quelles investigations d'un caractère technique ont été faites relativement aux conditions atmosphériques prévalant au Texas avant de choisir cet endroit pour y établir un camp d'entraînement pour nos aviateurs. 9. Quelles investigations ont été faites relativement aux conditions climatériques et atmosphériques prévalant dans la Colombie-Britannique, en vue de l'établissement d'un camp d'entraînement pour le corps d'aviation dans cette province. 10. Si la commission impériale de munitions a pris une option pour louer un vaste terrain à Delta, près de Vancouver, C.-B., en vue d'y établir des quartiers d'hiver pour l'entraînement des cadets canadiens dans le corps royal d'aviation, et si des soumissions ont été demandées pour matériaux, appareils de suspension, bâtiments, etc. Dans l'affirmative, pourquoi on a mis fin aux négociations. 11. Combien il y a eu de décès aux camps d'entraînement du corps royal d'aviation au Texas résultat des conditions atmosphériques qui sont défavorables au parfait entraînement des aviateurs. 12. Si le gouvernement canadien a reçu quelque demande d'aide en faveur du corps royal d'aviation soit sous forme de crédits ou d'allocations d'argent pour des appareils d'entraînement. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces demandes. 13. Où se conservent les archives concernant les causes d'accidents ou de maladies dont ont souffert les cadets et les mécaniciens canadiens du corps royal d'aviation. 14. Si l'entraînement des cadets canadiens dans le corps royal d'aviation au Canada est exclusivement confié à la direction de sergents-instructeurs d'origine britannique. 15. Quels efforts ont été faits par le gouvernement canadien, ou par des particuliers ou organisations quelconques, dans le but d'encourager et d'aider le corps d'aviation au Canada, et si le gouvernement a offert une aide quelconque à ces particuliers ou organisations. 16. Si une partie quelconque de l'octroi de $100 autorisé par un décret du Conseil à chaque aviateur entraîné au Canada en vue de pourvoir en partie aux dépenses encourues pendant son entraînement a été payée, ou si quelque demande de paiement a été faite. Présentée le 16 mai 1918.—*M. Armstrong* (Lambton). *Pas imprimée.*

149. Second rapport de la commission des achats de guerre, pour la période écoulée entre le 1er janvier 1917 et le 31 mars 1918. Présenté par sir Robert Borden, le 16 mai 1918. *Pas imprimé.*

150. Réponse à un ordre du Sénat daté du 9 mai 1918, relevé des importations de pétrole et d'alcool (gallons, valeur et droits) durant chacune des années suivantes terminées le 31 mars 1909-10-11-12-13-14-15-16-17 et durant chaque mois de l'année expirée le 31 mars 1918.—(*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

151. Rapport du président administratif du conseil consultatif honoraire pour recherches scientifiques et industrielles, 1917-18. Présenté par sir George Foster, le 17 mai 1918. *Pas imprimé.*

152. Réponse à une adresse à Son Excellence votée le 13 mai 1918, copie du décret du conseil nommant M. Main Johnson, et édicté sous l'empire de la loi des mesures de guerre, tel que mentionné par l'honorable M. Rowell à la page 1350 de la version anglaise non revisée du compte rendu officiel des débats (Hansard). Présentée le 20 mai 1918.—*M. Archambault* . . . . *Pas imprimée.*

153. Premier rapport de la commission des ressources en fait de munitions, de novembre 1915 à février 1918, inclusivement. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 20 mai 1918. *Pas imprimé.*

154. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 avril 1918, relevé faisant connaître quelles sommes le gouvernement a versées au *Globe* de Toronto et au *Devoir* de Montréal, pour annonces ou impressions, pendant les exercices terminés aux dates suivantes: (*a*) le 31 mars 1915; (*b*) le 31 mars 1916; (*c*) le 31 mars 1917; (*d*) le 31 mars 1918. Présentée le 20 mai 1918.—*M. McMaster* . . . . *Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre du 25 mars 1918, copie de toutes pétitions, lettres et toutes communications demandant ou s'opposant à l'importation de la main-d'œuvre asiatique depuis le 1er septembre dernier jusqu'à date. Présentée le 20 mai 1918.—*Sir Wilfrid Laurier* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 14—*Fin.*

156. Réponse à un ordre de la Chambre du 25 mars 1918, copie de tous mémoires et pétitions par les sujets slaves de l'Autriche, naturalisés en Canada, exposant leurs griefs et demandant d'y remédier. Présentée le 20 mai 1918.—*Sir Wilfrid Laurier*..*Pas imprimée.*

157. Réponse à un ordre du Sénat, daté du 12 avril 1918, relevé faisant connaître:—1. Le nom, le rang et les aptitudes de chacune des personnes sur l'avis et la recommandation desquelles les homarderies exploitées jusqu'à présent en Canada par le ministère des Affaires navales, doivent rester fermées. 2. Copies des rapports et recommandations (ou si les noms sont publiés, les mentions qui en sont faites dans les publications officielles) qui révèlent complètement tous les faits, raisons, et causes pour lesquelles le gouvernement décide d'abandonner le programme relatif à l'exploitation des homarderies. (*Sénat.*)..*Pas imprimée.*

158. Arrêté du Conseil n° 668, du 25 mars 1918, concernant la procédure régissant l'octroi de titres honorifiques à des sujets de Sa Majesté, résidant ordinairement en Canada. Présenté par sir Robert Borden, le 21 mai 1918..........................*Pas imprimé.*

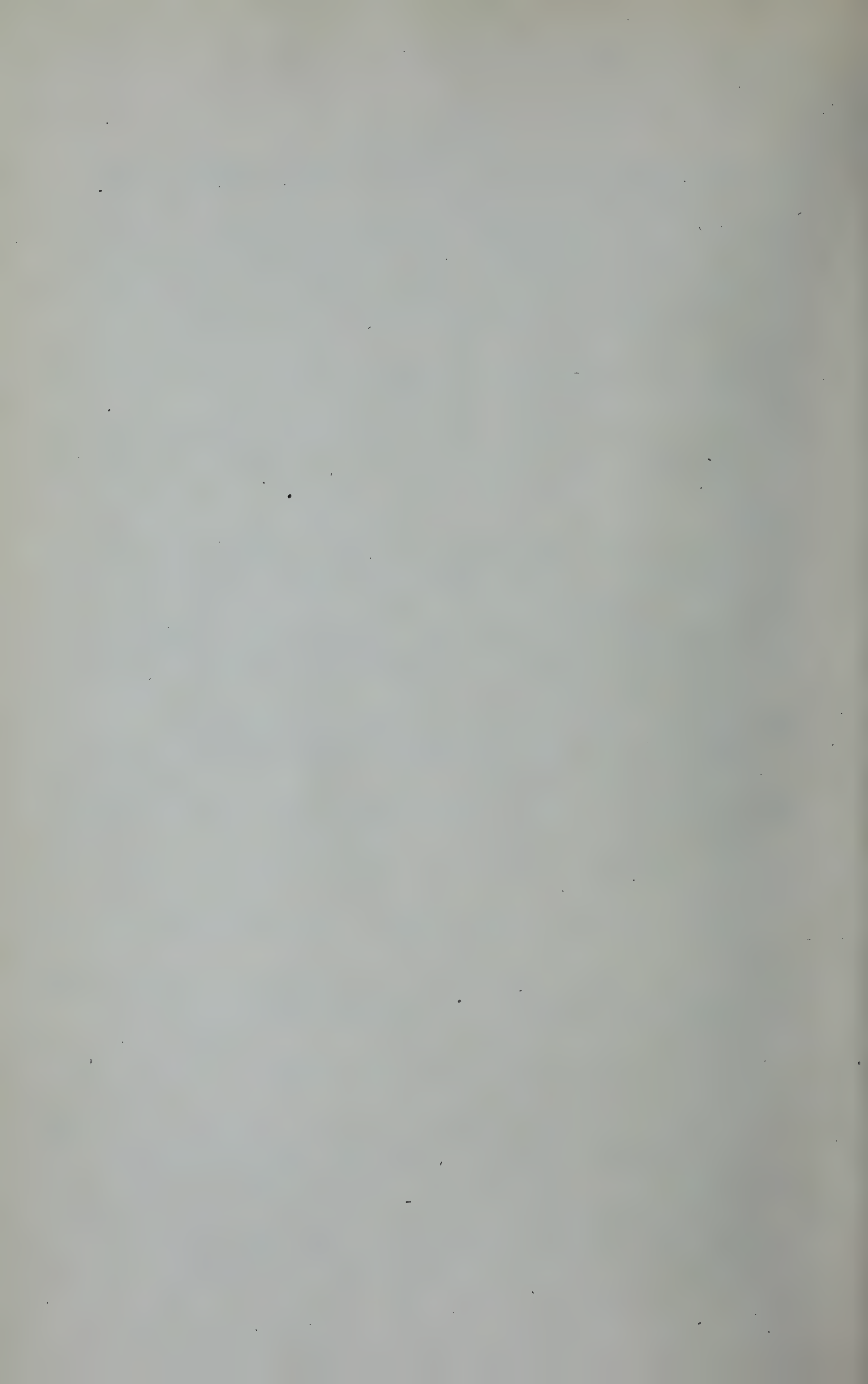
159. Réponse à un ordre de la Chambre, relevé faisant connaître:—1. Quel montant on a payé au *Toronto Globe* et au *Toronto Star* respectivement, à partir du 1er janvier 1917 jusqu'au 1er avril 1918 pour tout service entre ces deux dates. 2. Si on a fait un marché quelconque avec l'un ou l'autre de ces journaux entre les dates ci-haut pour annonces, publicité ou *News Editorial and Feature Service.* 3. Dans l'affirmative, qui a fait ce ou ces marchés et quelles en sont les dispositions. Présentée le 22 mai 1918.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre, relevé faisant connaître:—1. Quelle quantité de moulée, de son, ou de produits subsidiaires de la minoterie a été exportée aux Etats-Unis (*a*) en vertu d'un permis; (*b*) sans permis; entre le 1er août 1917 et le 28 février 1918. 2. Quelles firmes en Canada ont obtenu des permis d'exportation de ces produits et quelle quantité a été fixée en chaque cas. Présentée le 22 mai 1918.—*M. Kay*..*Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 mai 1918, relevé faisant connaître:—1. Quel est le total payé à *The Journal Publishing Company of Ottawa, Limited,* pendant les exercices financiers 1912-13-14-15-16-17 inclusivement pour (*a*) loyers; (*b*) impression. 2. Si les chèques officiels émis par le gouvernement pour les dits loyers et impressions ont été faits à l'ordre de la susdite compagnie ou de M. P. D. Ross. Présentée le 23 mai 1918.—*M. Brouillard*....................................*Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 mai 1918, relevé faisant connaître:—1. Quel est le nombre total des familles de militaires, morts depuis le commencement de la guerre, qui reçoivent des pensions du gouvernement. 2. De ce nombre, combien habitent la Grande-Bretagne, combien habitent le Canada et combien habitent d'autres pays. Présentée le 23 mai 1918.—*M. Séguin*..........................*Pas imprimée.*

163. Rapport relatif à l'achat et à la vente des tracteurs Fordson par la commission des vivres du Canada. Présenté par l'honorable M. Crerar, le 23 mai 1918..*Pas imprimé.*



CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

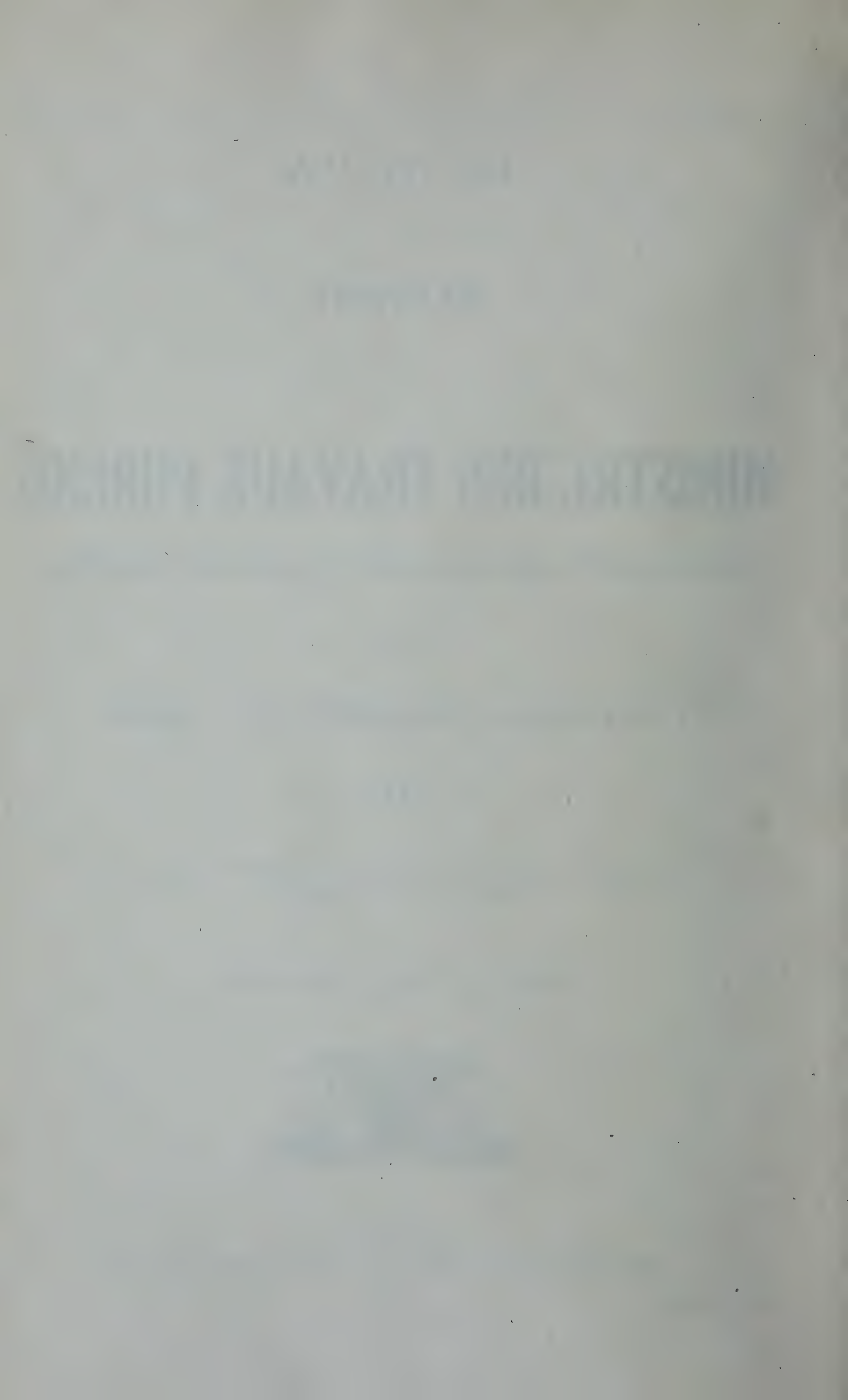
1917

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34, des Statuts revisés du Canada.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918



A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1917.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

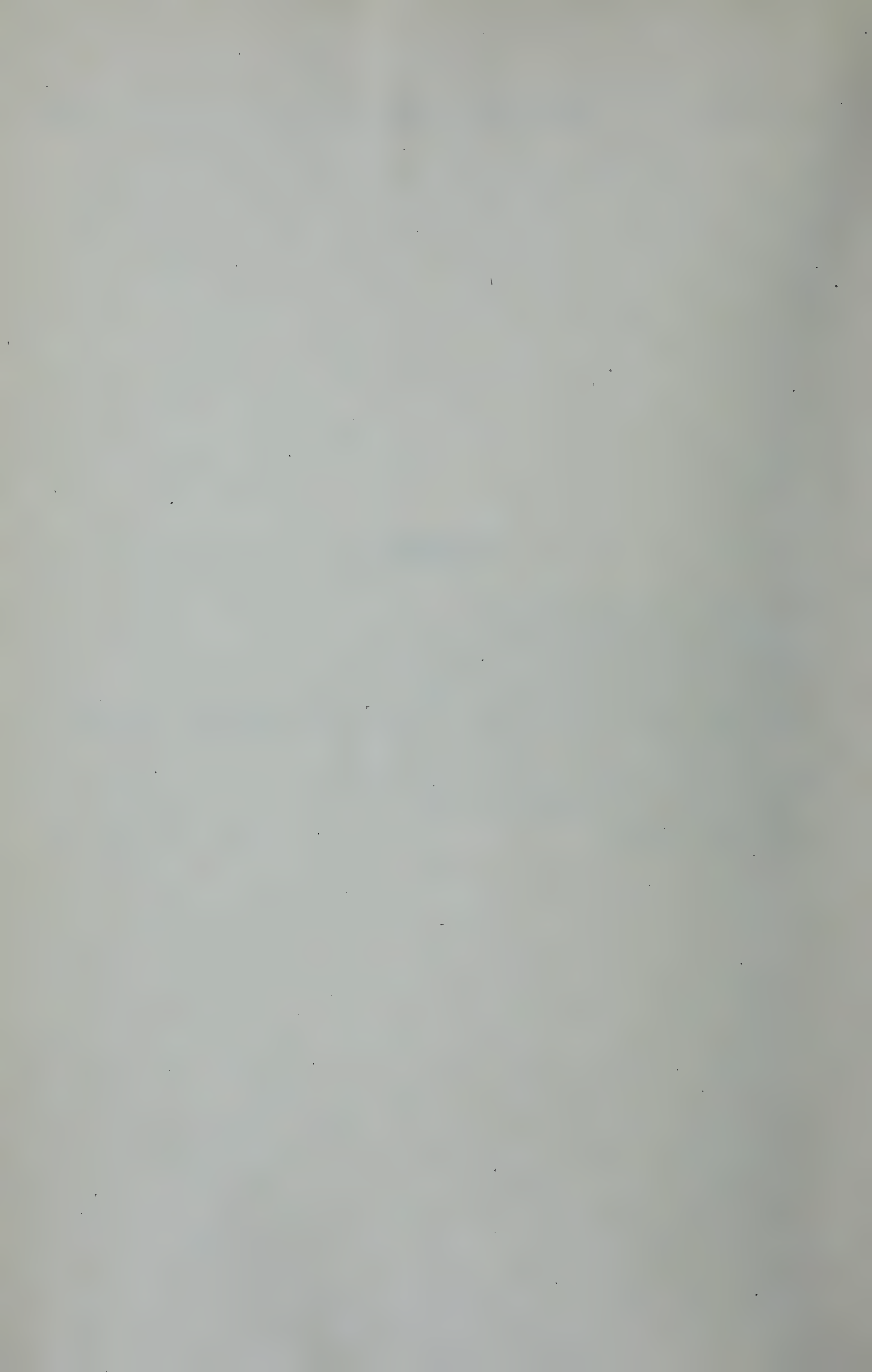
F. B. CARVELL,

Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, le 3 décembre 1917.



SOMMAIRE.



INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

ÉDIFICES PUBLICS

Par E. L. HORWOOD, ARCHITECTE EN CHEF.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées aux endroits suivants: Amherst, Annapolis, Antigonish, Arichat, Baddeck, Bear-River, Bridgewater, Canso, Dartmouth, Digby, Glace-Bay, Guysboro, Halifax, Inverness, Kentville, Lawlor's-Island (quarantaine), Liverpool, Lunenburg, New-Glasgow, Sydney-Nord, Parrsboro, Pictou, Springhill, Sydney, Sydney-Mines, Truro, Westville, Windsor, Wolfville, Yarmouth.

ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

Charlottetown, Georgetown, Montague, Souris, Summerside, Tignish.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst, Campbellton, Chatham, Dalhousie, Fairville, Fredericton, Grand-Falls, Hampton, Hartland, Hillsborough, Marysville, Milltown, Moncton, Newcastle, Richibouctou, Saint-Jean (bureau des douanes, nouveau bureau de poste, vieux bureau de poste, banque d'épargnes, station de quarantaine), Saint-Jean-Ouest (bureau de poste et bâtisse d'immigration), Saint-Stephen, Sussex, Tracadie, Woodstock.

QUÉBEC.

Grosse-Ile (édifices de quarantaine): Une annexe à la bâtisse de désinfection, commencée en 1914, a été parachevée au cours de l'exercice financier de 1916-17. Des réparations et des améliorations ont été faites dans plusieurs autres bâtisses de l'île.

Lennoxville (ferme expérimentale): Le 14 septembre 1916, on a passé un contrat pour la construction d'une vacherie, de 97 pieds et 6 pouces par 38 pieds et 6 pouces.

Joliette: L'annexe de cet édifice, décrite dans le rapport annuel de 1915, a été complétée.

Montréal: On a passé un contrat, le 11 janvier 1917, pour la construction d'un hangar et d'un passage couvert en arrière de la station postale "A"; des réparations et améliorations ont été faites à l'édifice principal, ainsi qu'au nouveau bureau des douanes et à l'entrepôt de vérification, au vieil entrepôt de vérification, au vieux bureau des douanes, à l'édifice du revenu de l'Intérieur, à l'hôpital de détention, au bureau de poste central et aux stations postales B, C, D, F, H, L, S, O.

Shawville: Cet édifice décrit dans le rapport de 1915, a été parachevé et occupé.

Trois-Rivières (édifice public): Les entrepreneurs, à qui l'on avait d'abord adjugé le contrat, n'ayant pas complété leurs travaux, on passa un nouveau contrat, le 22 février 1917, avec Joseph Bourque.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées aux endroits suivants: Actonvale, Arthabaska, Berthierville, Buckingham, Coaticook, Cookshire, Drummondville, East-Angus, Fraserville, Granby, Hochelaga, Hull, Iberville, Joliette, Jonquières,

Laprairie, L'Assomption, Lac-Mégantic, Longueuil, Matane, Montmagny, Murray-Bay, Nicolet, Pierreville, Québec (entrepôt de vérification, le bureau des douanes, le bureau de poste de Saint-Roch, l'hôpital d'immigration, le bureau de poste de Saint-Sauveur, la bâtisse d'immigration, la jetée Louise), Richmond, Roberval, Shawville, Sainte-Agathe-des-Monts, Saint-Gabriel-de-Brandon, Saint-Henri, Saint-Hyacinthe, Saint-Lambert, Saint-Jérôme, Saint-Jean, Sainte-Thérèse, Sherbrooke, Sorel, Valleyfield, Victoriaville.

ONTARIO.

Kingston: Le 24 juillet 1916, on a passé un contrat pour la construction d'une école d'équitation au collège militaire Royal; cet édifice aura 197 pieds par 66 pieds et sera en brique avec des garnitures en pierre de taille et des fondations en béton jusqu'au niveau du sol; à partir du sol jusqu'à la base, les parements extérieurs des fondations seront en pierre bosselée, et les murs extérieurs au-dessus de la base seront en brique rouge, avec l'intérieur en brique pressée.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées dans le bureau des douanes, l'édifice du revenu de l'Intérieur et le bureau de poste.

Ottawa: Le ministère des douanes a pris possession de ses nouveaux bureaux, le 1er mai 1916; des travaux peu importants ont été exécutés afin de parachever cet édifice et le mobilier a été fourni.

Ferme expérimentale: La nouvelle poussinière construite sur le terrain de la basse-cour a 57 par 16 pieds et a un étage de hauteur; la construction est en bois sur des murs en béton; les murs extérieurs sont couverts de lambris à déclin, et les murs intérieurs et le plafond en lambrissage avec joints en "V".

Le 19 octobre 1916, on a passé un contrat pour la construction d'une bâtisse pour contenir le lin; cette bâtisse a 79 pieds et 8 pouces par 28 pieds et 9 pouces, est construite en bois sur des murs en béton et a un étage et demi de hauteur.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées dans plusieurs autres édifices de la ferme.

Division des mines: Une addition au bureau des mines, sur la rue Sussex, a été commencée en août. Cette bâtisse a 18 par 43 pieds, sur des fondations en ciment. Les murs principaux sont en pierre à chaux bouchardée, avec des linteaux, des jambages et des allèges en pierre à chaux; la maçonnerie est adossée sur un massif en brique et les murs, à l'intérieur, sont couverts en lattes métalliques et en plâtre; les planchers sont en béton et le toit est en acier et béton.

L'hôtel des monnaies: Les travaux sur l'annexe de l'affinerie ont été terminés le 10 août 1916. Cet édifice a 33 par 108 pieds; les fondations sont en ciment reposant sur le roc; les murs principaux sont en brique siliceuse jaune et sont lambrissés avec de la brique blanche. Les planchers sont en béton et le toit en acier et en béton.

On a construit un nouveau compartiment de transmutation sur des fondations en ciment; les murs principaux sont en granit de Stanstead et en grès de Napean, afin de convenir aux autres édifices.

Edifices publics en général, à Ottawa: Des réparations et des améliorations ont été exécutées aux édifices suivants: la résidence du gouverneur, le musée Victoria, l'édifice de l'Est, l'édifice de l'Ouest, la bibliothèque du parlement, l'édifice Langevin, le bureau de poste de la ville, l'Imprimerie nationale, l'édifice de la cour suprême, les édifices de la rue Wellington, la station de l'épreuve des combustibles (division des mines) et l'hôtel des archives.

Edifices loués: édifices de la banque Union, Robinson, du n° 136 de la rue Emmet, du n° 113 de la rue Rideau, Bryson, Booth, Birks, Canada Life, Hope, Merchants Bank, au coin des rues Queen et Metcalfe, Egan, Harris et Campbell, Imperial, de la banque Nationale, du n° 98 de la rue Wellington, du n° 140 de l'avenue Argyle, O.O.A.C., Plaza, gare Centrale, *Journal,* McNeil, Masonic Temple, Trafalgar, Rea, Woods, Major, Canadian, Stephen et l'édifice au n° 66 de la rue Queen.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées aux endroits suivants:—Acton, Alexandria, Amherstburg, Arnprior, Athens, Aylmer, Barrie, Belleville, Bowmanville, Brampton, Brantford, Brockville, Burford, Cayuga, Chatham, Clinton, Collingwood, Cornwall, Cardinal, Deseronto, Dundas, Elmira, Elora, Essex, Fort-William, Fergus, Gananoque, Glencoe, Goderich, Grimsby, Guelph, Hamilton, Hanover, Hawkesbury, Kemptville, Kenora, Kincardine, Kitchener, Lakefield, Leamington, Lindsay, London, Markham, Mildmay, Milton, Mitchell, Mount-Forest, Napanee, North-Bay, Oshawa, Palmerston, Paris, Peterborough, Picton, Port-Arthur, Port-Colborne, Port-Hope, Port-Perry, Preston, Renfrew, Sault-Sainte-Marie, Sainte-Catherine, Sarnia, Seaforth, Shelburne, Smith's-Falls, Simcoe, Steelton, Stratford, Strathroy, Sudbury, Tilbury, Tillsonburg, Trenton, Toronto (bureau des douanes, l'entrepôt de vérification, le bureau de poste général, le garage des postes, les édifices expropriés adjacents au bureau le poste général, les bureaux du revenu de l'intérieur et du receveur général, les stations postales "A", "C", "D", "E", "F", "G", "K", les bureaux de messageries, les édifices loués de la rue Front), Uxbridge, Walkerton, Walkerville, Waterloo, Windsor, Wingham, Woodstock.

MANITOBA.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux endroits suivants:—Brandon, la ferme expérimentale, l'édifice Kirchoffer (loué), Carman, Dauphin, Emerson, Morden, Selkirk, Saint-Boniface, Souris, Stonewall, Virden, Winnipeg (le bureau de poste, les douanes, l'entrepôt de vérification, les salles d'immigration, la station postale 'B".

SASKATCHEWAN.

Sutherland (pépinière):—Le 24 juin 1916, on a passé un contrat pour la construction d'une nouvelle maison de pension; la bâtisse est en bois, à deux étages et a 32 par 28 pieds avec un soubassement en béton et un appentis d'un étage, en arrière, de 20 par 12 pieds.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées à Battleford, Estevan, Gravelbourg, Humboldt, Melfort, Moosejaw, North-Battleford, Prince-Albert, Regina, Saskatoon, Weyburn, Yorkton.

ALBERTA.

Calgary (salle d'exercices militaires):—Le 29 septembre 1916, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, de 275 par 170 pieds, contenant deux étages et un soubassement, avec un pavillon au coin et un autre au centre, de trois étages de hauteur; l'édifice est construit en brique avec parements extérieurs en brique rouge et des garnitures en grès taillé. Les murs extérieurs du soubassement ont des parements en pierre à partir du sol jusqu'à la plinthe.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées à Bassano, Edmonton, Edson, Entwistle, Lethbridge, Strathcona, Wetaskiwin.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Saanich (Little), l'observatoire:—Les travaux sur l'édifice de l'observatoire et le dôme ont été terminés, et le télescope ainsi que l'appareil pour son fonctionnement ont été installés. Les résidences de l'astronome officiel et du mécanicien ont été parachevées pendant l'année, ainsi qu'un garage et une bâtisse pour la pompe.

Des réparations et des améliorations ont été exécutées à Atlin, Cumberland, Cranbrook, Darch-Island, Leper-Station, Duncan, Kamloops, Nanaïmo, Nelson, New-Westminster, North-Vancouver, Prince-Rupert, Rossland, Trail, Union-Bay, Vancouver (l'édifice public, le vieux bureau de poste, le nouvel entrepôt de vérification, la station postale "C", la bâtisse de détention), Vernon, Victoria (l'édifice public, le vieux bureau de poste, la bâtisse de détention, le vieux bureau des douanes, l'édifice de l'observatoire) et à la station de quarantaine de William-Head.

TRAVAUX DES HAVRES

Par E. D. LAFLEUR, INGENIEUR EN CHEF.

NOUVELLE-ECOSSE.

BARACHOIS.

Barachois, comté de Victoria, est un petit établissement situé à l'embouchure de la rivière Barachois, sur la rive nord de la baie de Sainte-Anne, à environ 3 milles à l'est de l'entrée du havre de Sainte-Anne.

Dans le cours de l'exercice financier terminé au mois de mars 1917, on a reconstruit 149 pieds de cette digue. Les travaux ont été exécutés d'une manière analogue, à l'ancien ouvrage mais les pilotis ont été enfoncés à une plus grande profondeur, et la façade de l'ouvrage du côté du chenal a été, en plus, protégée par une palée jointive enfoncée à 8 pieds de profondeur, et par un talus de pierre.

BLACK-ROCK.

Black-Rock, dans le comté de Colchester, est un établissement situé à l'embouchure de la rivière Shubenacadie, à 10 milles de Truro.

En 1916-17, on a construit un caisson, de 42 pieds de longueur par 8 pieds re largeur et 6 pieds de hauteur, le long de l'abord du quai près du rivage pour le protéger contre la violence des grosses mers. En arrière de l'abord, un remblai a été construit pour donner le niveau requis au chemin conduisant au quai.

L'ouvrage a été fait en juillet 1916.

CALDWELL'S-COVE.

Caldwell's-Cove, dans le comté de Digby, est un petit village situé sur le bord de la baie de Fundy.

En 1916-17, on a construit un caisson en bois, de 80 pieds de longeur par 10 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur, à partir de l'extrémité sud du brise-lames en gagnant vers l'ouest.

DIGBY.

Dragage.

En 1916-17, la drague *N° 1* du ministère a enlevé dans le port de Digby 54,150 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, qui ont été remorqués et déchargés à 2½ milles de distance.

Dans le chenal principal il a été enlevé par cette drague, 36,075 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Dans le Racquet, 18,075 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Total, 54,150 verges cubes.

Les travaux ont été exécutés dans le chenal entre le 20 juin et le 4 août 1916, jusqu'à une profondeur de 18 pieds à marée basse.

Le but de ce dragage a été de déblayer le chenal sur une longueur de 2,200 pieds et une largeur de 200 pieds, à partir du quai du gouvernement en allant dans la di-

rection franc nord vers Digby-Cut, afin de donner, à marée basse, une profondeur d'eau de 18 pieds, pouvant ainsi faciliter le passage des steamers de la *Canadian Pacific Railway Co.,* qui naviguent entre Digby et Saint-Jean.

Dans le Racquet, le dragage avait pour but de faciliter l'arrivée et le départ des goélettes et autres vaisseaux qui fréquentent les quais à poisson.

On a dragué dans ce dernier endroit sur une longueur de 700 pieds par 120 pieds de largeur et une tranchée de 800 pieds de longueur par 10 pieds de largeur.

On considère qu'on n'aura pas besoin de draguer à nouveau dans le chenal avant huit ans. Entre le quai principal et l'éperon on devra draguer tous les trois ans. Dans le Racquet, il faudra renouveler le dragage environ tous les trois ans.

EAST-RIVER, PICTOU.

East-River est le plus important des trois cours d'eau du havre de Pictou; cette rivière est navigable jusqu'à New-Glasgow, situé à dix milles à l'intérieur des terres.

Pendant la dernière saison, la drague *N° 5* a été employée du 28 juin au 30 octobre. Elle a enlevé 360,000 verges cubes, mesurées sur place, ou 435,103 verges cubes, mesurées dans les chalands, de vase d'alluvion, de glaise, de sable et de pierres. La tranchée, dans la deuxième section, depuis la station 134 à la station 132, a été complétée le 13 juillet. On y avait enlevé 35,800 verges de déblais mesurées sur place. Le 17 juillet, on a commencé le dragage de la 1re section du chenal (de déviation), et jusqu'à la clôture de la saison il a été enlevé 324,200 verges de déblais, depuis la station 80 jusqu'à la station 120.

On devra draguer 311,400 verges cubes au-dessous du niveau marqué, à partir de la 1re section du chenal; et pour enlever les dépôts de sédiments, élargir et approfondir la deuxième partie au-dessous du niveau normal, il faudra enlever 369,600 verges additionnelles; ce qui laisse à draguer un total de 681,000 verges de déblais.

Ecluse.

Le 14 juin 1916, un contrat pour un montant de $124,876.15 fut adjugé à MM. Roger Miller et fils, pour les portes d'écluses et les machineries nécessaires à leur mise en opération.

En 1916-17, on a exécuté divers travaux comprenant: des batardeaux d'assèchement, des excavations ordinaires et des excavations dans le roc, le creusage d'un chenal sur un fond de roc, la construction de chaussées d'accès en béton et en bois, l'achèvement de la banquette de la chaussée avec des pierres perdues et des lits de pierres concassées.

Pour les portes d'écluses, il a été payé à MM. Roger Miller et fils, un montant de $74,920.

EEL-BROOK.

(Lès travaux exécutés en cet endroit sont décrits dans le rapport annuel de 1913).

Eel-Brook, dans le comté de Yarmouth, est situé sur le côté est de la baie couverte d'îlots, formant l'embouchure de la rivière Tusket, à 12 milles à l'est de Yarmouth.

En 1916-17, on a érigé deux murs de béton sur chaque côté du ruisseau. Sur la rive nord du cours d'eau le mur a 163 pieds de longueur, tandis qu'il a 125 pieds sur la rive sud. Le mur a une hauteur uniforme de 4 à 4½ pieds et une épaisseur moyenne de 2 pieds. Le chenal, entre ces murs, que l'on a approfondi et redressé par du creusage à la main, a une largeur de 10 pieds. Le mur de béton est appuyé par un massif en pierre, et tout l'ouvrage est une grande amélioration et d'un grand avantage.

LIVERPOOL.

Liverpool, dans le comté de Queen, est une ville de 2,300 à 2,400 habitants, située à l'embouchure de la rivière Nersey.

Pendant le dernier exercice financier, la drague *N° 7* a été mise en opération à Liverpool et a enlevé environ 47,700 verges cubes de déblais, mesurées dans les chalands.

L'ouvrage a été commencé le 30 juin et suspendu le 1er novembre 1916. Depuis le pont en continuant vers l'embouchure du port, sur une distance de 1,110 pieds, les déblais enlevés consistèrent en vase et bran de scie. Plus loin, sur une distance de 1,034 pieds, les déblais se composaient de vase et de bran de scie mélangés avec du sable fin blanc, et dans les derniers 108 pieds, on n'a enlevé pratiquement que du sable fin blanc entassé dur. Le dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

La longueur totale de l'étendue draguée a été de 2,570 pieds par une largeur de 100 pieds.

Dans les deux premiers mois après que la drague eut abandonné l'ouvrage, cette tranchée est restée libre et ouverte, mais peu longtemps après, on a été informé que ce qu'on appelle "La Barre" s'était rempli à nouveau, et que la navigation y était devenue extrêmement difficile.

LUNENBURG.

Dragage.

La ville de Lunenburg est située sur la côte de l'Atlantique, à 49 milles à l'ouest de Halifax.

En 1916-17, la drague *N° 6* et la dérocheuse *Lobnitz n° 3* ont travaillé depuis le 1er avril jusqu'au 25 novembre. La drague *N° 6* a enlevé 58,145 verges cubes de déblais, et la dérocheuse *Lobnitz n° 3* a broyé 18,763·03 verges cubes de roc. Le dragage a été fait sur une étendue de 72,000 pieds carrés et l'ouvrage de la dérocheuse a couvert une superficie de 60,200 pieds carrés. Sur la batture d'Isnor, les travaux de la drague ont couvert une étendue de 60,000 pieds carrés, et ceux de la dérocheuse ont couvert la même superficie. Sur la batture Brick, l'ouvrage de la drague a compris une étendue de 74,000 pieds carrés, et celui de la dérocheuse une étendue de 7,500 pieds carrés.

L'étendue totale, draguée par la drague *N° 6* pendant la présente saison, a été de 206,000 pieds carrés, et par la dérocheuse *Lobnitz n° 3*, 127,700 pieds carrés.

Les étendues totales, sur lesquelles on a fait du dragage à Lunenburg jusqu'au temps actuel, sont comme suit:—

En avant des quais	2·62	acres.
Batture d'Isnor	4·23	"
Batture Brick	5·71	"
	12·56	"

Les 13,280 verges cubes de déblais enlevées à l'intérieur et autour des quais ne sont pas incluses dans le dragage ci-dessus mentionné.

Il reste encore à enlever une quantité de déblais de roc broyé par la dérocheuse *N° 3*. On devrait faire ces travaux aussitôt que l'occasion favorable se présentera et qu'une drague sera disponible.

MEAT-COVE.

Meat-Cove, dans le comté de Victoria, est une petite anse située sur la côte nord de l'île du Cap-Breton.

Dans le but de donner plus de facilités aux pêcheurs de cet endroit, on a acheté, en 1914-15, les matériaux nécessaires à la construction d'un petit brise-lames pouvant protéger le point d'atterrissement sur la grève. En 1916-17, la balance des matériaux requis a été fournie et l'ouvrage a été complété. Ce brise-lames a 100 pieds de longueur par 16 pieds de largeur; il est construit en pièces de bois rond formant un caisson solidement rempli de pierres, couvert d'un plancher et protégé par des défenses.

MOSHER'S-BAY.

Mosher's--Bay, dans le comté de Lunenburg, est situé sur le côté est de la rivière La Have, à son entrée.

En 1914-15-16, on a commencé dans cette baie la construction d'un brise-lames.

En 1916-17, on a continué la construction du brise-lames, qui a actuellement une longueur de 310 pieds, et l'on s'attend de le compléter dans le cours de l'année prochaine. Pendant l'année courante, une longueur de 245 pieds a été construite, dont 195 pieds avec une largeur de 20 pieds par 15 pieds de hauteur, et les 50 pieds du bout extérieur avec une largeur de 25 pieds et une hauteur moyenne de 22 pieds. Cette dernière partie de 50 pieds ayant été détruite par des tempêtes pendant l'hiver, jusqu'au niveau de l'eau basse, il faudra la reconstruire aussi dans le cours de la prochaine saison.

Les travaux ont été commencés le 12 juin et suspendus le 30 novembre.

NORTH-WEST-COVE.

North-West-Cove est situé à l'extrémité nord de l'île Big-Tancook.

(Cet ouvrage, qui a été construit en 1873, est amplement décrit dans le rapport annuel de 1913.)

Le ministère a l'intention de reconstruire ce brise-lames par une structure en caissons solides avec du bois indigène. Pendant l'exercice de 1916-17, on a reconstruit l'extrémité près du rivage. Les travaux ont été exécutés à la journée et l'on a fait en neuf une longueur de 183 pieds par 26 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 12 pieds.

De plus, on a réparé temporairement l'extrémité extérieure du vieux brise-lames en pilotis, afin de le faire durer jusqu'à ce qu'il soit reconstruit en caissons. Le sommet du quai a été réparé aux endroits où c'était nécessaire; un bon nombre de pilotis, 15 défenses neuves et des liernes entre les pilotis ont été mises en place.

L'ouvrage a été commencé le 1er juin et suspendu le 4 décembre.

OAKLANDS.

Oaklands est situé dans le port de La Have, directement vis-à-vis la ville de La Have, à une distance d'un quart de mille par eau et de trois milles par terre.

En 1916-17, on a dragué un chenal depuis le quai de Oaklands en gagnant vers le chenal principal de la rivière, afin de permettre aux gros vaisseaux d'accoster plus facilement à ce quai. On a creusé sur une distance de 175 pieds de longueur par environ 125 pieds de largeur. La profondeur de l'eau varie actuellement de 6 à 10 pieds, à marée basse. Il a été nécessaire de draguer une tranchée de 6.72 pieds. L'ouvrage a été fait par la drague *N° 15*, du 22 juin au 23 août, et l'on a enlevé 7,068 verges cubes de vase et de bran de scie, mesurées dans le chaland, équivalant à 5,437 verges cubes mesurées sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 30 pour 100.

ARICHAT-OUEST (BRISE-LAMES).

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport de 1915.)

Arichat-Ouest, dans le comté de Richmond, est un petit havre, très sûr, situé sur la côte ouest de l'île Madame.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917, on a construit une nouvelle travée au-dessus de l'ouverture dans le brise-lames, et exhaussé les abords à une hauteur de 2 pieds au-dessus du niveau original, afin de permettre aux bateaux de passer au-dessous.

WINDSOR.

Windsor, comté de Hants, est situé au fond du bassin des Mines, sur la rivière Avon.

En 1916-17, on a construit un débarcadère au quai public de Windsor pour accommoder les passagers du traversier venant de Newport. Une plate-forme projette de 5 pieds en dehors du plancher du quai, et le sommet du débarcadère est fixé à la plate-forme au moyen de charnières et le bas est appuyé à un chaland de 5 x 10 x 3 pieds.

Les travaux ont été exécutés pendant les mois d'août et de septembre.

YARMOUTH.

En 1916-17, la drague *N° 1* du ministère a enlevé 57,065 verges cubes de déblais, mesurées dans les chalands, qui ont été remorqués et déchargés à 4½ milles dans le chenal principal. Le but de ce dragage a été d'approfondir le bassin de virage vis-à-vis le quai Evangeline, et faire une tranchée d'environ 180 pieds de largeur depuis l'extrémité sud du quai Evangeline jusqu'à l'extrémité sud du quai T. L'ouvrage a été fait entre le 4 octobre et le 20 novembre 1916, jusqu'à une profondeur de 21 pieds, à marée basse.

Les travaux en étaient rendus à l'extrémité sud du quai T., lorsque des ordres furent donnés de les cesser.

On a dragué sur une longueur de 1,780 pieds et une largeur de 180 à 370 pieds. La profondeur de la tranchée varie de 3 à 6 pieds. Le dragage a été fait à une profondeur de 21 pieds d'eau à marée basse.

Dans l'étendue qui a été draguée, le remplissage par des dépôts d'alluvion se fait lentement, et il ne devrait pas y avoir besoin d'un nouveau dragage avant dix ans.

PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ASILE FALCONWOOD (QUAI DE L').

Du 27 juillet au 16 août 1916, la drague *N° 10* du ministère a déblayé le chenal des herbes marines et d'alluvion et lui a donné une profondeur de 8 pieds à marée basse. On a enlevé 12,475 verges cubes, mesurées dans les chalands, de terre d'alluvion, de vase et de glaise. Dans les 200 pieds intérieurs le chenal s'élargit graduellement jusqu'à 140 pieds immédiatement en avant du quai, de manière à former un bassin de virage pour les vaisseaux. De plus, on a creusé sur le côté ouest du quai, un bassin d'accostage, de 65 pieds x 50 pieds ayant une profondeur graduée de 8 pieds à l'eau basse jusqu'à 4½ pieds.

BRIDGETOWN (GRANDE RIVIÈRE).

Le village de Bridgetown est situé à la tête de la navigation sur la rivière Broughton, comté de King.

Les travaux d'amélioration proposés pour approfondir et élargir le chenal dans le haut de la rivière, ainsi que les ouvrages s'y rapportant sont décrits dans le rapport annuel de 1915. Il était entendu que l'ouvrage commencé en 1915 serait continué au commencement de la saison suivante et complété, mais on n'a dragué seulement que 2,900 verges cubes de déblais pour faire le bassin nécessaire à placer l'outillage du dragage en sûreté pendant l'hiver.

L'ouvrage a consisté à faire, en avant du quai, une tranchée de 135 pieds de longueur par 90 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 9 pieds à marée basse. Les déblais enlevés consistèrent principalement en vase molle.

La drague n'a été en opération que du 9 au 15 novembre.

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, la capitale de la province de l'Ile-du-Prince-Edouard, est située sur le côté nord de la rivière Hillsborough ou Est, près de sa jonction avec les rivières Nord et Ouest. La population de cette ville est de 12,000 habitants.

Du 30 mai au 5 juillet, on a dragué 7,500 verges cubes de vase molle et de glaise, mesurées dans les chalands, faisant une tranchée de 620 pieds de longueur, dont les 345 pieds extérieurs ont une largeur de 60 pieds et une profondeur minimum de 12 pieds à marée basse, et les 275 pieds intérieurs ont une largeur de 50 pieds et une profondeur de 11 à 8 pieds à marée basse.

Du 15 septembre au 7 octobre, la drague a été placée au quai de Connolly, où elle a enlevé 6,250 verges cubes de vase et de glaise, mélangées de vieilles pièces de bois. L'espace entre les quais, de 340 pieds de longueur, par 95 pieds de largeur au bout extérieur et 45 pieds de largeur à l'extrémité intérieure, à une profondeur minimum de 12 pieds dans sa partie extérieure et de 9 pieds à l'intérieur, à marée basse. Sur le côté ouest extérieur du quai ouest, on a aussi dragué un bassin d'accostage, de 100 pieds de longueur par 55 pieds de largeur, avec une profondeur graduée de 14 à 11 pieds, à marée basse.

Le 28 octobre, la drague *N° 10* a commencé des travaux d'amélioration à l'extrémité intérieure de l'espace situé à l'est du quai Pownal, on a enlevé 3,175 verges cubes de vase, de glaise et de sable, et formé un bassin de 100 pieds de longueur, par 60 pieds de largeur et une profondeur minimum de 9 pieds à marée basse. Les restes d'un vieux vaisseau naufragé appartenant au ministère de la Marine ont été aussi relevés. Le dragage a été complété le 10 novembre.

GEORGETOWN.

Le port de Georgetown est situé sur le côté sud-ouest de la baie Cardigan, sur la côte de l'Ile-du-Prince-Edouard.

La drague *N° 9* du ministère a été mise en opération le 21 décembre 1915, mais les glaces l'ont empêchée de compléter l'ouvrage pendant cette saison. Les travaux de dragage ont été achevés par la même drague, du 8 au 12 août 1916. On a enlevé 1,600 verges cubes de sable, d'argile et de tuf, mesurées dans les chalands. A son achèvement, le bassin avait 370 pieds de longueur, 75 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur sur toute sa longueur, à marée basse.

GRANDE-RIVIÈRE-NORD.

Les travaux exécutés en cet endroit sont décrits dans le rapport annuel de 1914.

La Grande-Rivière-Nord, dans le comté de Prince, est un village situé sur le côté nord de la Grande-Rivière ou rivière Ellis, près de son embouchure dans la baie de Richmond, à 7 milles au nord-est de la station Wellington du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Pendant la dernière saison, la somme de $2,297.30 a été dépensée pour reconstruire la partie supérieure de l'abord du quai immédiatement près de l'extrémité du large, ainsi qu'une pile de direction du courant, que les glaces avaient endommagées. Les travaux ont consisté à exhausser de 2 pieds l'abord du quai, de 230 pieds de longueur, à partir du caisson extérieur, au moyen de pièces de bois de 12 x 12 pouces; à placer de nouvelles pièces de couronnement de chaque côté de l'ouvrage et à renforcer la structure avec des pilotis de défense enfoncés à tous les 8 pieds; de plus on a nivelé la chaussée d'accès sur toute sa longueur avec de la pierre concassée et du gravier. La pile de direction du courant, de 40 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, servant au traversier, a été reconstruite entièrement sur une fondation de pilotis avec une superstructure en pièces de bois carré, bien remplie de lest, lambrissée à joints clos sur sa façade intérieure, tandis qu'au bout et sur la façade extérieure les pilotis ont été enfoncés à 4 pieds d'espace, d'axe en axe.

Les travaux ont été commencés le 14 août et complétés d'une manière satisfaisante, le 21 novembre.

KIER'S-SHORE.

Kier's-Shore est situé sur le côté est de la baie Richmond; ce port porte aussi le nom de Malpèque. Le quai de cet endroit a une longueur de 1,033 pieds.

Afin d'améliorer le chenal qui conduit au quai, on a décidé d'agrandir et de prolonger l'ancien chenal et de déblayer les bassins d'accostage ou d'ancrage aux alentours du quai.

Du 24 août 1915 au 6 décembre, on a enlevé 16,175 verges de déblais, mesurées dans les chalands. Pendant le dernier exercice financier, on a repris ces travaux de dragage, le 21 juillet et ils furent complétés le 28 septembre. Pendant cette période, 13,275 verges cubes de déblais, composés principalement d'argile à brique, de vase et d'un peu de sable, ont été enlevées.

Pendant les deux saisons, on a dragué l'ancien chenal, jusqu'au quai, à 9 pieds de profondeur à marée basse, sur une longueur de 1,350 pieds par 100 pieds de largeur. De plus, on l'a prolongé de 1,600 pieds jusqu'au contour de 9 pieds dans la baie, sur une largeur moyenne de 140 pieds. Le bassin du côté sud du quai a été aussi déblayé, il a actuellement une longueur de 475 pieds par 75 pieds de largeur moyenne, avec une profondeur graduée de 10 pieds, à l'extérieur jusqu'à 5½ pieds, à marée basse.

MCAULEY'S-SHORE.

Le quai de McAuley's-Shore est situé sur le côté nord de la rivière Pinette, près de sa décharge dans le détroit de Northumberland, à 5½ milles à l'est de la Pointe-Prim.

Afin de procurer des bassins d'accostage sur les deux côtés du quai et d'améliorer celui qui est au bout extérieur, la drague *N° 10* du ministère a été mise en opération, du 18 août au 12 septembre 1916; on a enlevé 6,800 verges cubes de vase, de sable durci et de pierres provenant du lest du vieux quai.

Les bassins d'accostage, sur les côtés du quai, ont chacun une longueur de 100 pieds par 60 pieds de largeur et une profondeur minimum de 9 pieds à l'eau basse des grandes marées. A l'extrémité extérieure du quai, il y a 13 pieds à partir du couronnement jusqu'au niveau de marée basse.

QUAI DE McCONNELL.

Le quai de McConnell, qui appartient au gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, est situé sur le côté nord de la rivière Hillsboroug ou Est, à environ 8½ milles en haut de Charlottetown.

La drague *N° 10* du ministère a été mise en opération à cet endroit, du 11 au 24 octobre 1916. On a enlevé 3,725 verges cubes de vase très molle et de terre d'alluvion. En avant du quai, un bassin de 100 x 90 pieds a été dragué, et sur le côté est du quai, on a aussi creusé un bassin d'accostage de 70 x 60 pieds. Le dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 8 à 10 pieds d'eau à marée basse.

ÎLE PANMURE.

L'île Panmure est située du côté est de l'Ile-du-Prince-Edouard, au sud de l'entrée du port de Georgetown.

Du dragage a été commencé le 2 décembre 1915, par la drague *N° 9* du ministère, mais la clôture de la navigation a suspendu promptement cet ouvrage, qui a été complété par la même drague, du 18 août au 22 septembre 1916. On a dragué une tranchée de 630 pieds de longueur, formant un chenal de 60 pieds de largeur et un bassin de virage de 150 pieds de largeur au bout du quai; 11,240 verges cubes de déblais ont été enlevées. Ce chenal a été creusé jusqu'à une profondeur de 8 pieds, à marée basse.

RUSTICO.

Le port de Rustico est situé sur la côte nord de l'Ile-du-Prince-Edouard, à mi-chemin entre la pointe nord et la pointe de l'est, et à 9 milles par le chemin de voiture de Hunter-River, qui est la station du chemin de fer la plus rapprochée.

Le peu de profondeur d'eau dans la plus grande partie de la crique Gauthier, ne permet qu'aux petits vaisseaux de pêche de se rendre au village. C'est pourquoi, afin de rendre possible l'arrivée des gros et des petits bâtiments jusqu'au fond de la crique, en tout temps de la marée, on a décidé de faire un chenal, de 2,400 pieds de longueur par 60 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur à marée basse. Le dragage de ce chenal a été commencé par la drague *N° 11* du ministère, le 6 octobre, et continué jusqu'au 27 octobre, alors que les travaux ont été suspendus pour mettre la drague en quartiers d'hiver. Pendant cette courte période, on a enlevé 2,950 verges cubes de vase molle et de sable, et fait un chenal, de 200 pieds de longueur, ayant la profondeur et la largeur requises. On se propose de continuer ce dragage à l'ouverture de la navigation en 1917.

BAIE-SAINTE-MARIE.

Le quai de la Baie-Sainte-Marie, qui appartient au gouvernement fédéral, est situé sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 5 milles au sud de Georgetown.

Dernièrement, on a constaté que ce chenal se remplissait de dépôts d'alluvion à un tel point qu'on a dû y mettre en opération la drague *N° 9* du ministère. Le dragage a été commencé le 23 septembre et complété le 4 octobre 1916. On a fait une tranchée intérieure de 500 pieds de longueur par 70 pieds de largeur et une profondeur minimum de 8 pieds, à marée basse. De chaque côté du quai, les bassins d'accostage ont été aussi dragués à la même profondeur; celui du côté ouest a 120 pieds de longueur, et l'autre du côté est a 100 pieds de longueur, tous deux ont 50 pieds de largeur. On a enlevé 4,300 verges cubes de vase molle et de glaise, mesurées dans les chalands.

STURGEON.

Le quai de Sturgeon, dans le comté de King, est situé sur la rive sud de la baie de Sturgeon, à environ 4 milles au sud de Georgetown.

Pour faciliter les moyens de transport, il a fallu augmenter la profondeur de l'eau dans les environs du quai, et la drague *N° 9* du ministère a été mise en opération à cette fin, du 4 au 13 octobre. On a enlevé 6,600 verges cubes de vase molle, mesurées dans les chalands.

Le dragage a consisté à déblayer le chenal conduisant au quai, sur une longueur d'environ 400 pieds jusqu'à une profondeur de 8 pieds, à marée basse. Dans les 200 pieds du large il y a 100 pieds de largeur; dans les 200 pieds intérieurs le chenal s'élargit graduellement jusqu'à 160 pieds, immédiatement en avant du quai, de manière à former un bassin de virage. On a aussi dragué les bassins d'accostage de chaque côté du quai, près de son extrémité du large. Chaque bassin a 80 pieds de longueur par 50 pieds de largeur avec une profondeur de 8 pieds, à marée basse.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst, le chef-lieu du comté de Gloucester, est situé sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs.

Le dragage fait à Bathurst depuis 1913 est décrit dans le rapport annuel de 1916.

En 1916, on a commencé à draguer à environ 1,900 pieds en haut des Fourches, où, sur une longueur de 3,400 pieds, le chenal, aux alignements (ranges) 6 et 7, qui avait antérieurement de 60 à 100 pieds, a été élargi jusqu'à une largeur de 150 à 200 pieds, avec une largeur extrême de 350 pieds, au coude. A l'alignement 8, de 6,700 à

7,600 pieds en haut des Fourches, le chenal a été élargi de 40 pieds, c'est-à-dire jusqu'à 100 pieds de largeur. En haut de cet alignement, un dragage considérable a été exécuté, au cours de la saison, dans le bassin de virage et dans le bassin d'amarrage, au quai de la nouvelle usine de pulpe; la superficie totale du dragage est de 7½ acres, la longueur extrême étant de 1,000 pieds par une largeur de 500 pieds. Au quai de la *Gloucester Lumber and Trading Co.*, le chenal a été élargi jusqu'au quai et le bassin d'amarrage a été aussi dragué; la longueur totale de dragage est d'environ 800 pieds par une largeur de 100 à 150 pieds.

Le chenal a maintenant 17 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées; le bassin a environ 20 pieds de profondeur; le bassin d'amarrage, au quai de l'usine de pulpe, a 15 pieds de profondeur et le bassin d'amarrage, au quai de la *Gloucester Lumber and Trading Co.*, 20 pieds de profondeur.

La quantité de déblais enlevée est de 308,976·9 verges cubes de sable et d'argile, mesure prise sur les barges.

La drague du ministère *P.W.D. No. 3* a travaillé à Bathurst du 4 août jusqu'au 31 octobre, enlevant une quantité totale de 65·917 verges cubes de déblais, mesure prise sur les barges; 43,613 verges cubes de déblais ont été prises sur la batture extérieure et 22,304 verges cubes, sur les battures *Ripple* et *Ballast,* à l'intérieur du havre.

Sur la batture extérieure, le chenal a été élargi de 50 à 75 pieds, c'est-à-dire jusqu'à 150 pieds de largeur, sur une longueur d'environ 1,500 pieds, à partir de 3,500 pieds jusqu'à 5,000 pieds de l'entrée. La profondeur creusée est de 15 à 17 pieds. Les déblais consistent en de l'argile, du sable et du gravier.

Sur la batture *Ripple,* on a dragué sur une longueur d'environ 800 pieds, là où des bancs de sable se forment, chaque saison. Les profondeurs, ici, sont même moindres que celles atteintes à la fin de la saison de 1913, d'environ 18 à 11 pieds.

Sur la batture *Ballast*, la drague a creusé sur une distance de 1,000 pieds, atteignant une profondeur d'environ 17 pieds, là où il y avait auparavant 13 pieds; ces travaux ont été exécutés dans la section du chenal qui n'avait pas encore été draguée.

A cause des sections où il se trouve encore des bancs de sable, sur les battures *Ballast, Ripple* et de l'extérieur, la profondeur est encore limitée à 13 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

RIVIÈRE NOIRE (BLACK RIVER).

La rivière Noire, dans le comté de Kent, est un petit cours d'eau se déchargeant dans le havre de Bouctouche, à un mille environ du village du même nom.

Du 1er juillet jusqu'au 12 octobre, on a dragué une tranchée de 1,050 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 4 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires; cette tranchée a été creusée à travers la batture afin d'obtenir un passage pour les bateaux pêcheurs à n'importe quel temps de la marée, et pour améliorer la pêche à l'éperlan, etc., sur la rivière.

La quantité de déblais enlevée est de 6,054·66 verges cubes, mesure prise sur les barges. Ces déblais consistèrent en sable et en vase contenant des coquilles.

Le prix du contrat a été de 36 cents par verge cube, mesure prise sur les barges.

BOUCTOUCHE.

Dans les 5½ milles entre la ville de Bouctouche et l'entrée du havre sur le détroit de Northumberland, il y a trois battures, dont la plus nuisible se trouve à l'entrée, où un large banc de roche et une batture de sable ne donnent qu'une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

La drague *P. W. D. N° 13* a été employée du 24 juin jusqu'au 19 septembre 1916, et le dragage de la section centrale de la batture du milieu a été complété; la tranchée est d'environ 1,300 pieds de longueur, et le tout a été élargi jusqu'à environ 120 pieds. La longueur totale de la tranchée est de 4,180 pieds avec une profondeur d'au moins 13 pieds à mer basse. Les déblais consistèrent en argile, vase et sable.

Au détour entre l'alignement des phares d'Indian-Point et de l'alignement extérieur, on a dragué sur deux petites battures, d'une longueur totale d'environ 800 pieds, dont 200 pieds au premier alignement et le reste sur les 1,000 pieds de l'alignement extérieur; ces travaux s'étendent jusqu'à environ 650 pieds à l'intérieur du rocher creusé. On a atteint une profondeur de 13 pieds à mer basse, et les déblais sont composés de vase, de sable et d'argile contenant des coquilles.

Il reste encore à compléter le dragage du chenal de 13 pieds allant jusqu'à la ville de Bouctouche, environ 2,700 pieds de la section extérieure de la batture où le sable est fin et où la profondeur n'est que de 10·2 pieds, et la batture intérieure, à environ un mille en bas de la ville, qui a, selon le dernier arpentage, 2,500 pieds de longueur avec une profondeur d'au moins 10·3 pieds à mer basse. Les déblais enlevés sont de la vase molle.

LA RIVIÈRE CHURCH.

La rivière Church, dans le comté de Northumberland, se jette dans la baie de Miramichi, à environ 24 milles de Chatham.

Un pont public est construit près de l'embouchure de cette rivière; de chaque côté de ce pont il y a des battures qui sont presque à sec quand la mer est basse. En haut de ces battures il y a un chenal de 8 à 10 pieds de profondeur, à mer basse, s'étendant jusqu'à 2½ milles à l'intérieur ou jusqu'à l'endroit où les billots sont descendus par le courant de la rivière.

Afin de permettre le passage des radeaux de billots, de chalands et des petits remorqueurs, on a passé un contrat, le 9 août 1916, avec M. F. A. Fowlis pour le dragage de 14,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur les barges, au taux de 35½ cents par verge cube.

L'ouvrage a duré du 21 août au 11 novembre et a été exécuté par la drague *Fowlis*. Un total de 6,568·9 verges cubes de déblais a été enlevé en draguant une tranchée, à travers la batture d'en haut du pont, de 1,900 pieds de longueur, de 30 à 40 pieds de largeur et de 2 à 4 pieds de profondeur, à l'eau basse. Les déblais dragués contiennent de la vase, du sable dur, du gravier et des coquilles.

COCAGNE (BATTURE).

La batture de Cocagne est un établissement de pêche situé à l'extrémité nord du havre de Cocagne, dans le comté de Kent, de 5 à 6 milles au nord du village de Cocagne et 10 milles au sud-est de Bouctouche.

Il y a quelques années, les habitants de l'endroit avaient à leurs frais creusé à la main un chenal de 8 à 10 pieds de largeur à travers ces battures; ce chenal est encore utilisé actuellement.

En 1915, cette tranchée a été élargie et prolongée par le ministère jusqu'à une longueur de 1,700 pieds et une largeur de 15 à 20 pieds avec une profondeur de 2½ à 3 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Le dragage a été continué du 30 août jusqu'au 13 novembre 1916; la tranchée fut prolongée vers le rivage sur une distance d'environ 250 pieds ou à environ 350 pieds de la ligne de la mer haute; elle a aussi été prolongée d'environ 250 pieds, à l'extrémité extérieure et sur une largeur d'environ 40 pieds. Cette tranchée a, à présent, une longueur totale de 2,200 pieds.

On a aussi commencé à creuser une tranchée allant dans une direction sud vers le havre principal de Cocagne, en jetant les déblais par-dessus bord, sur une distance de 985 pieds, une largeur de 18 à 23 pieds et une profondeur de 1 à 2 pieds.

Les déblais consistant en vase et en sable, et transportés sur des chalands, s'élèvent à environ 4,547 verges cubes, mesure prise sur les chalands; le dragage coûta 32½ cents par verge cube. Les déblais jetés par-dessus bord s'élevèrent à environ 1,311 verges cubes, mesure prise sur place, et coûtèrent 20·6 cents par verge cube.

GRAND-LAKE.

Grand-Lake, situé dans le comté de Queen, est le lac le plus considérable de la province du Nouveau-Brunswick. Il se décharge dans la rivière Saint-Jean par la rivière Jamseg.

Près de l'embouchure du lac, les courants de la marée montante avaient formé une batture à travers le chenal. On a fait du dragage en 1902 pour améliorer cette partie du lac, mais le chenal était pratiquement rempli en 1914.

Pendant l'exercice financier de 1915-16, un contrat a été adjugé à L. W. Nickerson pour draguer environ 75,000 verges cubes (mesurées sur place) de déblais de la classe " B ", à raison de 14½ cents par verge cube; le dragage devant être fait jusqu'au niveau proposé de 9 pieds au-dessous de l'eau basse, sur une largeur de 150 pieds, et sur une longueur de 6,075 pieds, formant la longueur du chenal requis. On a enlevé 53,694·6 verges cubes de déblais mesurées sur place.

Le 31 mai 1916, ce dragage a été continué et complété, le 16 juin de la même année, dans les limites et les profondeurs requises. On a enlevé dans ce dernier dragage 13,542·9 verges cubes (mesurées sur place) de terre d'alluvion, de bran de scie, etc.

MARTIN'S-HEAD.

Martin's-Head, dans le comté de Saint-Jean, est situé à l'embouchure de la rivière Quiddy, sur la rive nord de la baie de Fundy, à 12 milles à l'est de la rivière Great-Salmon, et à 11 milles à l'ouest de la Pointe-Wolfe.

Le brise-lames, commencé par le ministère en 1914-15, pour protéger contre les tempêtes des vents de l'est le quai de la *Pejepscot Paper Co.* avait 768 pieds de longueur. Il consistait en un éperon construit en une palée à joints clos, d'une longueur de 154 pieds, et en une structure sur des chevalets de pilotis, d'une longueur de 614 pieds, avec un lambris jointif sur le côté du large. Tout le bois requis pour cette construction a été fourni gratuitement par la *Pejepscot Paper Company.*

En 1916-17, le brise-lames en pilotis a été prolongé de 60 pieds; on a aussi construit un ouvrage de protection, de 575 pieds de longueur, et deux éperons, de 75 pieds chacun, érigés avec des pilotis et lambrissés à joints clos sur la façade du large. Les travaux ont été exécutés du 22 juin au 7 septembre 1916.

NEGUAC.

Neguac est situé sur la rive nord de la baie de Miramichi, à environ 27 milles au nord-est de Chatham. Le quai public construit à Neguac par le ministère, de 1892 à 1894, est le terminus du trajet parcouru par le steamer qui voyage, chaque jour, dans cette baie.

En 1916-17, on décida de reconstruire et réparer ce quai dont le plancher et la superstructure étaient devenus en très mauvais état par l'usure et la détérioration.

Les travaux ont été exécutés entre le 28 juin et le 15 juillet, entre le 29 juillet et le 25 août et entre le 11 et le 23 septembre et le 29 septembre.

NELSON.

Nelson est un village situé sur la rive nord de la rivière Miramichi, vis-à-vis Newcastle et à 5 milles en haut de Chatham.

Afin d'avoir un bassin au quai pour l'expédition du bois à outremer, on a passé un contrat, le 9 août 1916, avec M. Peter England pour le dragage de 13,500 verges cubes de déblais à raison de 35¼ cents par verge cube, mesure prise sur les barges. On a dragué du 16 août jusqu'au 3 novembre et l'on a enlevé un total de 13,495 verges cubes de déblais.

En avant du quai il y avait auparavant de 8 à 10 pieds d'eau. On a creusé jusqu'à une profondeur de 16 à 19 pieds. Ce bassin a environ 500 pieds de longueur avec un

passage d'approche communiquant avec le chenal; ce passage a la même profondeur d'eau. La partie moins profonde se trouve à l'extrémité extérieure, où le roc était moins profond. On a enlevé de la vase et de l'argile.

PARTRIDGE-ISLAND.

Partridge-Island est une éminence rocheuse qui se trouve à l'embouchure du port de Saint-Jean et qui en divise l'entrée en deux chenaux, le chenal de l'est et le chenal de l'ouest. Cette île appartient au gouvernement fédéral, et est occupée par un phare, une station de quarantaine et un poste militaire. Il y a plusieurs années, le ministère a construit, à l'extrémité nord de l'île, deux quais en caissons, qui sont actuellement détériorés et hors d'état de réparations.

En 1916-17, on a construit un prolongement au débarcadère de marée basse, consistant en un ouvrage en pilotis, de 40 pieds de longueur par une hauteur moyenne de 18 pieds. Pour ce prolongement, 15 pilotis munis de sabots d'acier ont été enfoncés, solidement renforcés par des chapeaux et des liernes. Par-dessus on a érigé une structure en tréteaux pour favoriser le débarquement des passagers à la marée haute. Des sacs de béton ont été placés dans l'angle de ce quai sur la plate-forme en rondins, que la grosse mer avait endommagée et soulevée pendant une tempête. A l'extrémité intérieure, de nouvelles marches ont été posées. Les travaux ont été exécutés, avec interruptions, entre le mois d'octobre 1916 et le mois de mars 1917.

POINTE-SAPIN.

Pointe-Sapin, comté de Kent est un établissement de pêcheurs et d'agriculteurs, situé sur la rive du détroit de Northumberland à 8 milles environ au sud de l'entrée de la baie Miramichi.

On a construit un brise-lames en cet endroit en 1912, là où il y avait auparavant 5 à 6 pieds d'eau. Cette profondeur a été beaucoup réduite par l'amoncellement du sable et l'on a dragué, du 13 avril jusqu'au 9 juin 1916, afin d'améliorer les approches et les bassins.

On a dragué les bassins sur une étendue de 114 pieds à l'intérieur de la tête du quai et de 200 pieds le long des approches; on creusa ensuite sur une superficie de 75 pieds entre ces deux endroits, ainsi qu'une tranchée à travers la batture formée vis-à-vis l'extrémité de la tête du quai, soit 50 pieds carrés. On a atteint une profondeur de 2½ à 4 pieds, à mer basse. Les déblais consistent en du sable.

La quantité totale de déblais enlevés a été de 1,853 verges cubes, au coût de 44 cents par verge cube, mesure prise sur les chalands.

RICHARDSON.

Richardson, dans le comté de Charlotte, est un village très prospère dont les habitants s'occupent principalement de la pêche. Il est situé à 11 milles au sud de Saint-André.

Le quai de Richardson, construit en 1887, par le gouvernement provincial, a été transféré au gouvernement fédéral en 1915. Il comprend un abord en pilotis, de 132 pieds de longueur par 21 à 31 pieds de largeur, et une tête en caisson de 40 x 24 pieds.

En 1916-17, on a renouvelé le couronnement, les défenses, les solives, les liernes et la superstructure du caisson du large. Une cale flottante a été construite au bout du quai, et l'on a érigé sur le quai un hangar pour y déposer le fret. La cale ne sera pas mise en place avant le printemps prochain. Les travaux commencés le 31 juillet ont été suspendus le 25 novembre 1916.

CAP-RICHIBOUCTOU.

Cap-Richibouctou est situé à 6 milles au sud-est de l'entrée du havre de Richibouctou, et 5½ milles au nord de la rivière Chockfish. La distance du cap Richibouctou à l'Ile du Prince-Edouard est de 14½ milles.

Les travaux commencés au cap Richibouctou en 1908 ont consisté en un brise-lames principal et une jetée au sud, de manière à faire un havre de refuge ayant 2.8 acres d'étendue.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917, l'extrémité extérieure de la jetée sud, qui avait tassé, a été exhaussée de deux rangs de pièces sur une longueur de 40 pieds et d'un rang sur une longueur de 32 pieds, et 30 verges cubes de pierre ont été mises comme lest.

Pour remplir l'espace entre l'extrémité originale de la tête du brise-lames et une pile isolée, on a construit un caisson de 90 pieds de longueur, par 28 pieds de largeur au fond et 10½ à 12½ pieds de hauteur. Par cette amélioration les bateaux de pêche reçoivent un meilleur abri. Deux plates-formes à lest ont été fixées dans ce caisson, elles sont espacées de 5½ à 6 pieds, et le tout est rempli de pierres.

Les travaux ont été exécutés entre le 20 septembre et le 7 octobre, le 19 et le 24, le 30 et le 31 octobre 1916 et entre le 14 et le 23 février et entre le 13 et le 31 mars 1917.

RIVIERE SAINT-JEAN ET SES TRIBUTAIRES.

BAYSWATER.

Bayswater est une place d'une grande importance pour les touristes pendant l'été; elle est située à l'extrémité inférieure de la rivière Kennebecasis, dans le comté de King. C'est le terminus ouest du traversier *Maggie Miller* qui navigue sur cette rivière.

On a construit un débarcadère pour le traversier. Les travaux ont été en voie de progrès pendant les mois de juillet, août, décembre 1916, et complétés en mars 1917.

L'ouvrage consiste en quatre caissons, de 40.7 par 12 pieds, 29 par 12 pieds, 41 par 10·6 pieds et 29 par 10·6 pieds, respectivement. Chaque caisson a une hauteur approximative de 18 pieds. Les caissons sont entièrement construits avec des pièces de bois rond; ils sont partiellement remplis de lest et ont sur les côtés un fruit de 1 dans 6, tandis qu'aux extrémités les façades sont verticales.

KENNEBECASIS-ISLAND.

L'île Kennebecasis est située près de l'embouchure de la rivière Kennebecasis, dans le comté de King, immédiatement en bas de Long-Island. C'est un district agricole prospère, et un des points d'escale importants du bateau qui navigue sur la rivière Kennebecasis.

On a construit un débarcadère pour permettre au bateau d'accoster en cet endroit. Les travaux commencés le 11 septembre 1916 ont été finis le 28 février 1917.

Ce quai comprend 4 caissons avec une cale d'accostage pour le traversier *Maggie Miller*. Ces caissons ont les dimensions respectives de 42·5 par 13·6 pieds, 28·1 par 73·6 pieds, 42·4 par 13·2 pieds et 27·9 par 12 pieds. Chaque caisson a une hauteur de 20 pieds, approximativement. La structure est faite en pièces de bois rond, avec des parements aplanis et garnis de défenses doubles.

Enlèvement des souches et du bois de rebut.

Le flottage considérable du bois sur la rivière Saint-Jean produit une accumulation de bois de rebut et de souches dans cette rivière, et chaque année, l'on est obligé de déblayer ces obstacles à la navigation. En grande partie, ces obstacles comprennent des billots flottant entre deux eaux ou à demi-submergés. Très fréquemment, ces billots sont placés verticalement, un bout à l'affleurement de l'eau et l'autre bout au fond de la rivière; ce qui constitue un danger sérieux à la navigation. Chaque année, on enlève une grande quantité de ces billots.

En 1916, on a commencé à enlever ce bois de rebut, le 11 septembre, et l'ouvrage a été fini le 4 novembre. Ce même genre de travaux a été aussi exécuté sur la rivière Kennebecasis entre la Pointe-Perry et Hampton.

RIVIÈRE SAINTE-CROIX.

La rivière Sainte-Croix forme en partie la ligne de démarcation entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, et la frontière entre les Etats-Unis et le Canada. En 1911, on fit des arrangements avec le gouvernement des Etats-Unis, par lesquels le ministère des Travaux publics convint de contribuer 10 pour 100 du coût du creusement d'un chenal dans la rivière Sainte-Croix; la quantité totale de dragage à faire était évaluée à 443,835 verges cubes, pour creuser un chenal de 9 pieds de profondeur et 100 pieds de largeur, à partir du quai supérieur, à Calais, jusqu'au quai public de St. Stephen, un chenal de 9 pieds de profondeur et de 150 pieds de largeur à partir de cet endroit jusqu'au quai inférieur de Calais et un chenal de 12 pieds de profondeur et 200 pieds de largeur jusqu'à l'embouchure de la rivière, soit une distance d'environ 3½ milles.

(Ces travaux sont entièrement décrits dans le rapport annuel de 1916.)

En 1916-17, on a complété le dragage de la rivière Sainte-Croix afin d'en améliorer la navigation. L'ouvrage, selon le troisième contrat (accordé au cours de l'exercice précédent) a été repris en avril et complété en octobre 1916. La quantité de déchets de scieries, de vase, de gravier, etc., enlevés pendant ce temps, afin d'atteindre la profondeur requise, s'élève à 73,428 verges cubes, mesure prise sur les chalands. On a aussi enlevé 11·68 verges cubes de cailloux.

SAINT-JEAN.

L'usure et la détérioration ordinaires des hangars et des quais du gouvernement pendant l'hiver, ont nécessité des travaux considérables de réfections et de réparations. Ces travaux ont été exécutés à la journée pendant l'été. On a construit deux bureaux additionnels dans le hangar n° 14.

La façade de l'extrémité extérieure du quai Union ayant été avariée par des tempêtes, on a fait des réparations temporaires à la partie endommagée en ajoutant des pièces verticales et des défenses neuves.

Une partie de la conduite d'eau principale, se rendant au bassin n° 15, a été posée à une plus grande profondeur pour la mettre à l'abri de la gelée, à son passage en dessous des rails, et un tuyau d'embranchement a été mis en place pour fournir l'eau au bassin n° 15. Un tuyau d'égout, partant de la rue Union, a été prolongé à travers le nouveau remblai de manière à se raccorder avec le tuyau déjà placé qui se rend au bassin n° 15. On a aussi fixé des tuyaux temporaires le long du bassin n° 15 pour fournir l'eau aux steamers, et trois bouches d'incendie ont été installées.

Un chemin a été construit depuis la rue Protection jusqu'au quai n° 16. La moitié du coût de cette voie est payée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, lorsqu'elle passe sur le terrain loué à cette compagnie, d'après les termes du bail.

La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a construit et remblayé en terre un tréteau conduisant vers le bassin n° 16. Ceci a nécessité le prolongement d'un égout vers le sud, depuis la rue Germain jusqu'en dehors de ce remblai. Le gouvernement a payé la moitié de ces dépenses, conformément aux termes du marché convenu entre le gouvernement, la cité et la compagnie du chemin de fer du Pacifique au sujet du transport de ce terrain.

Divers ouvrages ont été faits pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, au montant total de $500.45. Le ministère paie actuellement les différents comptes.

BEACON-BAR.

Construction d'un hangar temporaire et d'une superstructure, etc.,

Le département du transport naval ayant trouvé qu'un hangar additionnel était nécessaire pour la manutention des munitions de guerre, des soumissions furent demandées pour la construction d'un hangar temporaire sur le quai n° 1, au bassin n° 15,

à Saint-Jean ouest, avec toute l'installation intérieure requise tel qu'approvisionnement de l'eau, éclairage électrique, système de chauffage des bureaux, etc. Le contrat fut adjugé, le 27 novembre 1916, à M. D. C. Clark. Dans ce contrat était inclus la construction d'une partie de la substructure du hangar moyennant des prix d'unité pour chaque item. On a fait des progrès rapides dans l'exécution de ces travaux.

Pour éviter toute possibilité de tassement dans le mur du quai, au bassin n° 16, on décida de construire la substructure du hangar temporaire sur une fondation en pilotis et en caisson, au lieu d'un remblai en terre placé en arrière de la superstructure en béton du mur. Les travaux furent commencés en novembre sur une autorisation d'un arrêté en conseil, daté du 14 novembre 1916.

Pour ces fins, on loua l'outillage de la *Maritime Dredging and Construction Company,* et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, etc., et la terre fut enlevée en arrière de certaines parties du mur de manière à former un terrassement dans le milieu du quai pour les rails de la voie ferrée en arrière du hangar. L'ouvrage a été fait par l'équipe d'hommes de la *Maritime Dredging and Construction Company* au prix mentionné par item, plus 10 pour 100, il a été fait à la journée. Les pilotis ont été enfoncés et une partie de l'ouvrage en caisson a été faite au prix de tant par jour. La balance des travaux a été exécutée par M. D. C. Clark d'après son contrat.

On a, de plus, demandé des soumissions pour fournir 5,000 verges de pierres de lest, devant être placées en arrière du mur du quai dans l'ouvrage en caissons, et le contrat a été adjugé à MM. Kane et Ring, le 22 décembre 1916. Pendant l'exercice financier, on a placé 3,000 verges cubes de pierre.

D'après les conditions du contrat, on ne doit faire aucun paiement avant l'achèvement complet des ouvrages.

Un contrat a été aussi passé avec la compagnie du Pacifique-Canadien pour poser les rails sur la propriété du gouvernement jusqu'au et le long du terrassement en arrière du hangar. Cette compagnie a d'abord prolongé l'ouvrage sur tréteaux, qu'elle avait exécuté à partir du rivage vers le quai sur sa propriété pour le continuer ensuite sur le terrain du gouvernement jusqu'au dit terrassement. Le quai a été rempli et le terrassement, qui en est résulté, a été élargi pour amener les rails jusqu'au hangar. Subséquemment, la compagnie, après autorisation de qui de droit, a construit un mur de soutènement temporaire pour protéger ce terrassement contre l'action de la mer.

Mur de soutènement en bois et remblayage.

Le 1er février 1913, un contrat avait été adjugé à la *Maritime Dredging and Construction Company* pour remplir de terre l'espace entre les murs des quais, alors en construction, de manière à faire un remblai ou terrassement. La quantité de travaux spécifiés dans ce contrat fut terminée pendant l'exercice de 1915-16. D'autres soumissions ont été ensuite demandées pour compléter ce remblayage, et la même compagnie en a obtenu le contrat, le 15 juillet 1916; 224,532 verges cubes de terre furent placées dans le terrassement. Dans ce contrat se trouvait aussi inclus la construction d'un mur de soutènement en caissons de bois pour maintenir en place le remblai à l'extrémité sud du mur du quai et faire le remblai dans l'étendue sous réclamation. Ce mur a été complété en novembre 1916.

Le 7 novembre, le ministère suspendit les travaux et loua l'outillage de la compagnie, qui faisait l'ouvrage au terrain en réclamation, et tout travail fut arrêté jusqu'à la fin de l'exercice financier.

Une partie du terrain au nord du bassin n° 15 fut louée à la compagnie du Pacifique-Canadien pour agrandir la cour de son chemin de fer. D'après les conditions de ce bail, daté le 26 septembre 1916, la compagnie s'engageait à compléter le remblayage du terrain sous réclamation; 37,107 verges cubes de déblais y furent déposées.

BAIE COURTENAY.

(Les travaux exécutés en cet endroit sont décrits dans le rapport annuel de 1915.)

Le 25 mars 1912, un contrat a été adjugé à la *Northon Griffith's Company,* pour la construction d'ouvrages d'amélioration dans la baie Courtenay ou côté de l'est du port de Saint-Jean. Ces ouvrages comprennent: l'érection d'un brise-lames, de 4,570 pieds de longueur, en maçonnerie de moellons bruts déposés sur la grève, qui est de 6 à 8 pieds au-dessus de la marée basse, le sommet du brise-lames devant avoir 13 pieds au-dessus du niveau de la marée haute (les grandes marées montent de 27 pieds).

La construction de deux jetées sur le côté nord de la baie, ces jetées, de 800 pieds de longueur par 300 pieds de largeur, seront construites en caissons de bois, immergés dans 34 pieds d'eau à mer basse. Sur ces caissons on construira une superstructure en béton de 21 pieds de hauteur.

L'excavation d'un bassin à l'intérieur du brise-lames et d'un chenal y conduisant à partir du chenal principal d'entrée dans le port; la quantité de déblais à draguer étant estimée à 11,000,000 de verges cubes. On estime le coût de ces travaux à $7,500,000. Il est stipulé dans le contrat que l'ouvrage devra être fini en 1917.

En même temps que ces travaux, les entrepreneurs s'engagent à construire un bassin de radoub, de 900 pieds de longueur avec une entrée de 110 pieds de largeur; ce bassin devant être érigé et équipé en vertu de l'Acte des subsides pour les bassins de radoub de 1910.

En 1916-17, on a continué le lambrissage du brise-lames en pierres larges. Actuellement, les trois quarts du sommet, les sept huitièmes de l'intérieur et pratiquement tout l'extérieur du mur sont complétés. Une petite partie de cette pierre a été prise à la cale sèche, le reste dans la carrière adjacente.

Quatre dragues ont creusé dans le bassin, portant son étendue à 98 acres. Une partie des emplacements des jetées a été creusée à une profondeur moyenne de 15 pieds au-dessous de la marée basse. Une drague a enlevé 519,885 verges cubes de la partie du chenal près du bassin, donnant une profondeur de 25 à 32 pieds à marée basse. Une partie de ces déblais a été employée au remblai des quais de Beacon-Bar.

A cause du peu de progrès des travaux, les entrepreneurs ont été notifiés de suspendre l'ouvrage le 30 novembre, et l'on a rien fait depuis cette date.

Chenal principal.

Le chenal principal à l'entrée du port de Saint-Jean a une longueur de 4,500 pieds, avec une largeur de 600 pieds sur une distance de 1,800 pieds; il s'élargit ensuite graduellement jusqu'à 1,000 pieds dans le reste de sa longueur. Ce chenal a été amélioré constamment depuis 1908, au moyen de dragage fait par la drague *Fielding* du ministère. Il a été creusé d'un minimum de 19 pieds jusqu'à une profondeur de 32 pieds, à marée basse; et on l'a maintenu à cette dernière profondeur.

En 1916-17, la drague *Fielding* a enlevé, dans le chenal principal du port de Saint-Jean, depuis le 18 octobre 1916, 15,769 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Ces déblais consistaient en sable et gravier.

SAINT-JEAN-OUEST.

Sur le côté ouest du havre Saint-Jean, il y a dix bassins à eau profonde, y compris ceux de Sand-Point, Rodney-Slip et des nouveaux quais récemment construits à Beacon-Bar. Comme beaucoup de remplissage s'était produit en ces endroits, au cours de la dernière saison, il était nécessaire de déblayer ces bassins pour les steamers, avant la saison d'hiver.

Du 21 août jusqu'au 15 septembre 1916, la drague du ministère *Fielding* a enlevé 32,315 verges cubes, mesure de chaland, de vase molle dans la cale de Sand-Point et dans les bassins n°s 3, 4, 5, 6 et 7.

Pour enlever les déblais immédiatement le long de la façade des quais (chose que ne pouvait faire la drague *Fielding*), on a employé la drague *Keta*, de l'entrepreneur J. S. Gregory, à raison de 29 cents par verge cube, mesure de chaland. Dans les bassins n°s 3, 4 et 5, cette drague a enlevé 6,002·5 verges cubes de vase molle, mesure de chaland, du 2 au 12 octobre 1916.

Dans la cale n° 1, les bassins 15 et 16, les dragues *Beacon-Bar* et *Leconfield* de la *Maritime Dredging and Construction Company* ont enlevé 21,888 verges cubes, mesure de chaland, de vase, de gravier, d'argile et de pierres, du 16 octobre au 20 décembre 1916. De cette quantité, 7,250 verges cubes, mesure de chaland, ont été comptées comme déblais jetés dans le bassin et déduites du montant du contrat. On a aussi déduit 1,842 verges cubes, mesure de chaland, de déblais dragués en dehors des limites autorisées.

GOULET DE SHIPPAGAN.

Le goulet de Shippagan est une passe entre l'île Shippagan et la terre ferme.

En 1875, on a commencé les travaux d'amélioration du chenal dans le goulet de Shippagan, où le tirant d'eau minimum n'était que de 3¼ pieds à basse mer. La construction de barrages et de brise-lames pour diriger le courant vers un seul chenal, donna un tirant d'eau de près de 6½ pieds en 1898, de 8 pieds en 1903-04 et de 8·5 pieds environ à marée basse, ou de 14·3 pieds à marée haute, en 1915.

Entre le 24 juin et le 17 novembre 1916, des travaux ont été exécutés pour reconstruire et réparer le brise-lames de l'est et faire des ouvrages de protection sur le côté est du goulet.

On a reconstruit partiellement les ouvrages érigés depuis plusieurs années, qui étaient détériorés ou emportés par la mer. Ces travaux couvrent une section considérable du rivage entre le brise-lames de l'est et le barrage transversal, où se trouvait autrefois le goulet de l'est, à environ 3,600 pieds au nord du brise-lames.

Ces ouvrages comprennent des éperons d'environ 12 à 15 pieds, qui font projection en dehors de la ligne principale des ouvrages de protection, et aussi 4 ouvrages, de 77 pieds de longueur, font connexion entre les deux lignes près du phare. Pendant le cours de l'année, il a été construit 3,906 pieds de ces ouvrages, dont environ 900 pieds linéaires font partie des constructions de grandes dimensions.

On a complété une pile de 106 pieds placée à l'extrémité extérieure du brise-lames de l'est ayant 368 pieds. Cette pile a été en partie reconstruite, au cours de l'année dernière. Environ 140 pilotis ont été enfoncés à joints clos et l'on a rempli avec des fascines et des pierres jusqu'à 2 pieds du sommet.

Dans une seconde section, de 60·4 pieds de longueur et à 130 pieds plus loin, on a construit une nouvelle façade sur le côté nord du brise-lames pour renforcer et redresser cette partie de l'ouvrage. La nouvelle façade est à 3 pieds de distance moyenne du vieil ouvrage et se compose de 10 pilotis de support et de 67 pilotis jointifs, de 2 moises et de 10 traversines faisant connexion avec le vieil ouvrage. Dans cet espace entre le nouvel ouvrage et l'ancien on a placé des fascines et des pierres. Dans la section de 130 pieds de longueur on a renouvelé deux pilotis jointifs qui s'étaient brisés.

Il a été aussi construit un petit caisson, de 17 pieds carrés, formé de 3 rangs de parements en bois rond, rempli de pierres et de fascines. Ce caisson a été placé au bout intérieur de la pile reconstruite. Les sommets de tous les pilotis, vieux et neufs, ainsi que les chapeaux de ces pilotis ont été peinturés avec du carbolineum.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE-À-BEAU-FILS.

(Les travaux à cet endroit ont été décrits dans le rapport de 1914.)

Anse-à-Beau-Fils, municipalité de Cap-Cove, comté de Gaspé, est située sur le golfe Saint-Laurent, à six milles au sud de Percé.

Au cours des six derniers mois, l'extrémité du brise-lames, près du rivage, a été reconstruite sur une longueur de 40 pieds par 20 pieds, dans une profondeur d'eau de cinq pieds d'eau à marée basse.

BAIE SAINT-PAUL.

La Baie Saint-Paul est une paroisse située dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 64 milles en bas de Québec. Sa population est de 4,000 habitants.

Pendant la dernière saison, les travaux suivants ont été entrepris et complétés en cet endroit: On a reconstruit une partie du quai et une bâtisse pour le fret et les passagers qu'un incendie avait détruits dans l'automne précédent. Environ 790 verges cubes de la structure en caissons ont été reconstruites, et une nouvelle bâtisse, de 60 x 24 pieds, a été érigée. D'autres réparations ont aussi été faites.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

RIVIÈRE BATISCAN.

On a entrepris du dragage pour entretenir un chenal de six pieds de profondeur, entre le quai du gouvernement, à Sainte-Geneviève de Batiscan, et le fleuve Saint-Laurent, une distance de 28,000 pieds. Ce dragage a été fait comme suit: une distance de 3,200 pieds par 60 pieds de largeur et 6 pieds de profondeur, une autre section de 600 pieds à une largeur de 50 pieds et une profondeur de 6 pieds; un bassin de 400 pieds de longueur par 100 pieds de largeur et 6 pieds de profondeur, a été creusé près du pont du chemin de fer; un bassin de 400 pieds de longueur par 60 pieds de largeur et 6 pieds de profondeur a aussi été creusé pour le traversier, à l'ouest du pont. La profondeur obtenue partout a été de 6 pieds au-dessous du zéro de l'échelle.

Pendant la saison de travail, la drague *N° 106* du ministère, a dragué 38,215 verges cubes de glaise et de sable. Ces travaux ont été faits du 20 mai au 12 septembre 1916.

BIC.

Bic est un village important très fréquenté par les touristes pendant la belle saison. Il est situé dans le comté de Rimouski.

Il y a en cet endroit deux quais; le quai du Bic proprement dit, qui est situé sur le côté sud du havre, et le quai de la Pointe-à-Côté, qui se trouve au bout de la pointe portant ce nom.

Pendant l'exercice financier de 1916-17, on a mis en place un caisson, de 28 pieds de longueur par 21 pieds de largeur, à la tête du quai du Bic. Le plancher a été aussi réparé en certains endroits. Ce quai a été construit en 1884 et 1887.

CAP-CHAT.

Cap-Chat est une des premières municipalités du comté de Gaspé que l'on trouve échelonnées le long du fleuve Saint-Laurent, à 45 milles en bas de Matane.

Pendant les derniers six mois, on a exhaussé de deux pieds toute la structure du vieux quai sur une longueur de 525 pieds. De 3 à 7 rangs de traversines ont été renouvelés et bien remplis de lest. De plus, l'extrémité près du rivage a été élargie à 30 pieds et prolongée de 35 pieds en gagnant vers la rive, cette dernière structure forme des ouvrages de protection.

Les travaux à cet endroit ont été décrits dans le rapport de 1913.

CAP-DE-LA-MADELEINE.

La paroisse du Cap-de-la-Madeleine, dans le comté de Champlain, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à un mille de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice.

Un quai du gouvernement y fut construit en 1887.

Afin de pourvoir aux besoins des industries de l'endroit, on accorda, en 1913, un contrat pour la construction d'un prolongement du quai. Cet ouvrage a été complété en 1915.

Pendant l'exercice financier, l'abord du quai a été protégé par un talus en pierres perdues, placé des deux côtés sur une longueur de 200 pieds, et fini avec un lit de béton de 6 pouces d'épaisseur.

Tous ces travaux ont été exécutés d'après un contrat, y compris la construction d'un hangar de 26 par 32 pieds.

CAPE-COVE (ANSE-DU-CAP).

Cape-Cove (Anse-du-Cap), dans le comté de Gaspé, est un établissement de pêche important situé sur la côte de Gaspé, à environ 9 milles au sud de Percé, chef-lieu du comté.

Pendant les derniers six mois, on a exhaussé de 15 pouces l'extrémité extérieure du quai, et placé 800 verges cubes de pierre pour renouveler le lest en certains endroits de la structure. Les angles du quai ont été couverts et protégés par des bandes de fer.

CHICOUTIMI-BASSIN.

Le bassin de Chicoutimi est situé à l'ouest de la ville de Chicoutimi, où il y a un bateau traversier faisant le service entre Sainte-Anne et la ville de Chicoutimi.

Au cours du présent exercice financier, on a construit un prolongement au quai, de 90 pieds de longueur, de 36 pieds de largeur à une extrémité et 45 pieds à l'autre, et de 25 pieds de hauteur. Cette construction consiste en pilotis enfoncés à tous les 10 pieds.

Un débarcadère flottant a été construit et placé sur la vieille partie du quai.

L'ouvrage a été commencé le 23 mai et complété le 4 juillet.

DUCK-CREEK.

Duck-Creek est situé sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, à environ un mille de la rivière au Tonnerre, dans le comté de Saguenay. C'est un lieu fréquenté par les pêcheurs du district.

Au cours du présent exercice financier, on a construit une digue, de 520 pieds de longueur, en travers l'entrée de l'anse. Cette digue a été construite dans le but d'accumuler un banc de sable pour la protection des bateaux de pêcheurs contre la mer.

L'ouvrage a été commencé le 17 octobre et complété le 27 du même mois.

POINTE-AU-PÈRE (FATHER-POINT).

La Pointe-au-Père, dans le comté de Rimouski, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 6 milles en bas de la ville de Rimouski.

Pendant l'exercice financier de 1916-17, on a posé un revêtement sur le côté est du quai, sur une longueur de 80 pieds, pour le protéger contre l'action de la mer, exactement à l'endroit où le quai a été brisé en novembre 1914.

Ce revêtement est posé verticalement, il fait disparaître le fruit du quai, mais donne au sommet une largeur additionnelle de 4 pieds. Cette structure nouvelle est en bois carré de 12 x 12 pouces, les pièces sont très solidement assujetties au quai principal. Ce quai a été construit en 1904-05.

GRANDS-MÉCHINS.

Grands-Méchins, aussi appelé Saint-Edouard-des-Méchins, dans le comté de Matane, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 30 milles en bas de Matane.

En 1916-17, on a complété la construction d'un caisson de 100 pieds de longueur par 13 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 28 pieds, qui a été placé le long du côté ouest du quai, afin de le protéger et l'empêcher d'être brisé par la mer. Le lambrissage du vieux quai a été renouvelé sur une longueur de 21 pieds.

Le quai des Méchins a été commencé en 1906 et complété en 1909.

BAIE DES HA-HA.

Dragage.

On a fait du dragage à Port-Alfred, situé sur le côté est de la baie des Ha-Ha, entre Saint-Alphonse et Saint-Alexis, où la *Ha Ha Bay Sulphite Company* construit une puissante usine de pulpe chimique.

Ces travaux ont pour but de faciliter l'accès du quai de la compagnie aux vapeurs océaniques.

Du 5 au 9 juin, la drague *N° 115* a enlevé 2,662 verges cubes de déblais, mesure de chaland, et, du 24 juillet au 11 octobre, la drague *N° 110* a enlevé 81,032 verges cubes de déblais, formant un montant total de 83,694 verges cubes de déblais enlevées pendant l'exercice financier.

On a obtenu une profondeur de 27 pieds au-dessous du zéro correspondant à l'extrême eau basse, sur une étendue de 68,300 pieds carrés et une profondeur de 14 pieds sur une étendue de 37,600 pieds carrés. Les déblais consistaient en vase molle.

Des mesurages plus récents indiquent que du remplissage s'est produit depuis la suspension de ces travaux.

HONFLEUR.

Honfleur est situé sur la rivière Péribonka, à la tête de la navigation. Il y a un bateau de traverse faisant le service entre cet endroit et les paroisses de Saint-Félicien, Péribonka, Mistassini, etc.

Au cours du présent exercice financier, on a continué la construction du quai, commencée l'année dernière. L'ouvrage consiste en une culée de bois rond, de 15 pieds de largeur par 27 pieds de longueur; en des abords de 56·6 pieds de longueur par la même largeur, construits de pilotis, et en l'exhaussemment de 6 pieds de la pile extérieure; cette dernière a 25·6 pieds de largeur par 46 pieds de longueur.

L'ouvrage a été fait à la journée, du 2 août au 15 septembre.

HOSPITAL-BAY.

Hospital-Bay est un havre où les pêcheurs vont mettre leurs vaisseaux à l'abri, sur le côté nord-ouest de l'île Grindstone. Le caisson, partiellement construit en 1916, a été boulonné et complété.

ILE-PERROT-SUD.

L'Ile-Perrot-Sud constitue un village avec bureau de poste, situé dans le comté de Vaudreuil, à 3 milles de Sainte-Anne de Bellevue.

Le quai public de l'Ile-Perrot-Sud a été construit par contrat en 1886-90. Comme cette structure était devenue tellement détériorée qu'il y avait danger à y continuer le trafic, il fut décidé de construire un nouveau quai en avant de l'église, dans un endroit plus central et moins exposé aux inconvénients de la débâcle des glaces au printemps.

Pendant le présent exercice financier, le quai, dont la construction avait été commencée l'année dernière, a été parachevé. Ces travaux ont été exécutés à la journée.

ILE-VERTE.

Le village de l'Ile-Verte, dans le comté de Témicouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 16 milles en bas de la Rivière-du-Loup, et 130 milles en aval de Québec.

La reconstruction de la superstructure du quai de l'Ile-Verte, commencée depuis quatre ans, a été continuée penlant le dernier exercice financier, et une longueur de 104 pieds, terminant la pile extérieure, sur une largeur de 22 pieds et une hauteur moyenne de 18 pieds, a été en même temps renouvelée du sommet à la base.

Le plancher, à l'extrémité du quai près du rivage, a été renouvelé sur une longueur de 165 pieds par 22 pieds de largeur. On a aussi fait d'autres réparations urgentes.

Quelques solives détériorées ont été aussi remplacées.

Ces travaux ont été exécutés à la journée pendant les mois de juillet, août et septembre.

LACHINE.

Dragage.

Lachine est une ville incorporée du comté de Jacques-Cartier, sur le lac Saint-Louis et sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 8 milles de Montréal.

On a fait du dragage à cet endroit pour donner accès au bateau *Empress* de la *Ottawa River Navigation Co.*

Du 27 au 28 juillet, la drague *N° 119* du ministère a enlevé 174 verges cubes mesurées à bord des chalands, de cendres, pour créer un bassin de 10 pieds de profondeur en face du quai du Grand-Tronc.

Ce bassin a 140 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, qui se trouve à 6 pieds et 5 pouces au-dessous du plancher du quai du Grand-Tronc.

LAPRAIRIE.

(Les travaux à cet endroit ont été décrits dans le rapport de 1916.)

Laprairie, comté de Laprairie, est une ville située sur la rive sud du Saint-Laurent et a une station du chemin de fer du Grand-Tronc.

Digue.

Pendant le présent exercice financier, le contrat de Dansereau et Poupore a été annulé.

Montant total du contrat, $75,685.

Un autre contrat a été adjugé le 18 novembre dernier à la *Carleton Construction Company* pour compléter la digue. Le coût de l'entreprise a été estimé à $79,420.47. Aucun ouvrage n'a été fait jusqu'à présent par l'entrepreneur de ce dernier contrat.

Chaussée en madriers.

Afin de ne pas interrompre le trafic pendant la construction de la digue, on a construit une chaussée temporaire en madriers, de 6,500 pieds de longueur, le long de la digue, le travail a été fait en huit jours.

Pendant le présent exercice, on a maintenu en bon état la chaussée en madriers et le pont temporaire. Les madriers brisés ont été renouvelés et le chemin a été gardé constamment en très bon état. Cet ouvrage a été fait à la journée.

LONGUEUIL.

Longueuil, comté de Chambly-Verchères, est situé vis-à-vis de Montréal, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud.

Population en 1914, 6,000 âmes.

Pendant 1916, le ministère a entrepris du dragage dans quatre différents endroits à Longueuil ou près de là.

(A) Club de canotage.
(B) Quai de la *Canada Steamship Company.*
(C) Garage.
(D) Quai du gouvernement.

(A) *Club de canotage.*—Du 19 au 24 juin, la drague du gouvernement, *N° 119,* a enlevé 871 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, de sable et de cailloux, pour creuser un chenal de 300 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et de 3 à 4 pieds de profondeur à l'eau basse, le long du quai du Grand-Tronc. Heures de dragage, 39; largeur de la tranchée, 25 pieds; profondeur de la tranchée, de 2½ à 4 pieds; longueur de la tranchée, 293 pieds; les déblais ont été remorqués 7 à 8 milles plus bas, sur la rive nord-ouest du Saint-Laurent, en aval du quai Racine.

Ce dragage a été fait immédiatement en amont du quai de la *Canada Steamship Company,* dans une petite baie formée par le quai du Grand-Tronc, qui est loué annuellement au club de canotage de Longueuil. Ce travail est permanent.

Pour terminer le travail projeté, on devra draguer encore 7,843 verges cubes, mesurées sur place, ou 10,757 verges cubes, mesure de chaland. On a compris dans cette quantité le dragage d'une profondeur de 1 pied au-dessous du niveau convenu.

Etendue de l'ouvrage projeté: un bassin de 4 pieds de profondeur, ayant 143 pieds de longueur le long du rivage et 317 pieds le long du quai du Grand-Tronc. Une drague du type *121,* pourvue d'une échelle de 4 pieds, devrait pouvoir faire ce travail en quelques mois à la profondeur voulue.

(B) *Quai de la Canada Steamship.*—Du 18 mai au 8 juillet 1916, la drague *N° 110* a enlevé 23,853 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et de cailloux, afin de creuser un chenal de 12 pieds pour le traversier entre Longueuil et Montréal. Heures de dragage, 228; largeur de la tranchée, de 35 à 37 pieds; profondeur de la tranchée, de 1 à 5 pieds; la drague a été avancée sur une distance de 6,767 pieds.

Les dimensions du bassin dragué, en 1916, sont les suivantes: 490 pieds de longueur, parallèlement au courant, par 300 pieds de largeur et 12 pieds de profondeur à l'extrême eau basse.

Ce dragage a été fait à 1,500 pieds au nord-ouest du quai de la *Canada Steamship Company,* à Longueuil, dans le Saint-Laurent.

Vu que ce dragage a été fait à un endroit environné d'eau profonde, le travail sera probablement permanent, mais la débâcle des glaces au printemps peut y apporter des gros cailloux et d'autres déblais.

Pour terminer les travaux projetés, il faudra draguer encore 18,106 verges cubes, mesurées sur place, ou 24,141 verges cubes, mesure de chaland. Les déblais consistent en glaise, sable, cailloux et tuf faciles à enlever avec une drague puissante. Les dimensions de l'ouvrage à exécuter sont de 450 pieds de longueur, parallèlement au courant, par 350 pieds de largeur et une profondeur de 12 pieds au-dessous de l'extrême eau basse, correspondant au zéro de l'échelle de Longueuil.

(C) *Garage de Longueuil.*—Du 29 au 30 mai, la drague *N° 110 du* ministère et, du 9 au 17 juin, la drague *N° 119* du ministère, ont enlevé environ 1,498 verges cubes de déblais, mesure de chaland, pour terminer le chenal des bateaux à faible tirant d'eau, allant au garage de Longueuil.

Les déblais enlevés consistent en glaise, cailloux et tuf, très difficiles à draguer et à certains endroits, la drague a touché le roc à une profondeur d'à peine 2 pieds à l'eau basse.

La drague *N° 110* a enlevé 534 verges cubes, mesure de chaland. Heures de dragage, 9; largeur de la tranchée, de 37 à 40 pieds; profondeur de la tranchée, 3 pieds; longueur de l'ouvrage, 330 pieds.

La drague *N° 119,* a enlevé 964 verges cubes, mesure de chaland. Heures de dragage, 51; largeur de la tranchée, 25 pieds; profondeur de la tranchée, 2½ à 4 pieds; longueur de l'ouvrage, 293 pieds.

Le chenal creusé a 350 pieds de longueur, 25 pieds de largeur au fond, et une profondeur variant de 2 à 5 pieds.

Ce dragage a été fait immédiatement en aval du quai de la *Canada Steamship Lines* et commence à 230 pieds de la façade de ce quai.

Vu que cet endroit est bien protégé contre les tempêtes et qu'il ne s'y fait sentir aucun courant, l'ouvrage sera probablement permanent.

(D) *Quai du gouvernement.*—Du 1er au 4 août, la drague *N° 119* du ministère a enlevé 179 verges cubes, mesure de chaland, pour faire disparaître deux petites battures en face du quai du gouvernement. Heures de dragage, 21; largeur de la tranchée, 20 pieds; profondeur de la tranchée, de 1 à 1½ pied; longueur de l'ouvrage, 230 pieds. Les déblais ont été remorqués à une distance de 6 milles, sur la rive nord-ouest du Saint-Laurent, en bas du quai Racine. Cet ouvrage durera probablement plus de 30 ans.

Pour terminer les travaux projetés, il faudra draguer encore 11,626 verges cubes, mesurées sur place, ou 15,501 verges cubes, mesure de chaland. Les déblais consistent en glaise, sable et gravier, faciles à draguer.

Dimensions du bassin à creuser: 200 pieds de longueur en face du quai, 650 pieds de longueur à l'extérieur, 320 pieds de largeur, et 12 pieds de profondeur à l'extrême eau basse, correspondant au zéro de l'échelle de Longueuil.

MONTRÉAL.

Club de canotage du Grand-Tronc.

La bâtisse des embarcations du club de canotage du Grand-Tronc est située sur le côté nord-ouest du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis l'île des Sœurs, près de la limite nord de la ville de Verdun, à 1½ mille en haut du pont Victoria, sur l'île de Montréal.

Ce dragage avait pour but d'augmenter le cours d'eau entre la bâtisse du club de canotage du Grand-Tronc et l'île Price.

Du 18 mai au 3 juillet, la drague *N° 121* du ministère a été employée à cet endroit et a enlevé 6,945 verges cubes, mesure de chaland, et a terminé les améliorations du chenal en bas de l'édifice du club et le long de l'île Price. Les déblais enlevés étaient de la glaise, du sable, des cailloux et du tuf. Le nombre de verges cubes, mesurées sur place, correspond à la mesure de chaland, si l'on emploie un facteur de 33⅓ pour cent pour calculer la conversion. Heures de dragage, 288; largeur de la tranchée, de 15 à 22 pieds; profondeur de la tranchée, de 1½ à 7 pieds; longueur de l'ouvrage, 2,349 pieds; les déblais ont été remorqués à une distance de 1 mille, à un endroit profond, près de l'île des Sœurs.

Dimensions de l'ouvrage exécuté: une tranchée de 360 par 250 pieds, le long de l'île Price; une tranchée de 185 pieds par 80 pieds, immédiatement en bas de l'édifice du club; en bas du quai des glacières, on a aussi enlevé une batture de 130 par 60 pieds qui était parallèle à la digue, jusqu'à une profondeur de 5 à 6 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Vu que le site du dragage est bien protégé contre les tempêtes et que le fond est très dur, les améliorations devraient être permanentes.

NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS.

Ile-Verte, ou Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, dans le comté de Témiscouata, est une île située dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis la paroisse de l'Ile-Verte, placée sur la rive sud du fleuve.

Afin d'accommoder les habitants de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, sur l'Ile-Verte, on a commencé en 1914-15 la construction de deux petits quais, un à chaque extrémité de l'île. Ils ne purent être complétés à cette époque. Pendant le dernier exercice financier, on a repris l'ouvrage et achevé les deux sections de quais déjà érigées près du rivage.

Est.—La section construite au bout d'en bas de l'île, sur une longueur de 61 pieds et une largeur de 21 pieds au sommet, avec un fruit de 1 dans 12, a été complété par l'addition de solives, d'un plancher et de pièces de couronnement.

Sa hauteur totale actuelle est de 13 pieds. On a posé des organeaux d'amarrage et trois échelles sur le quai. Les abords du quai ont été nivelés sur une longueur de 150 pieds, et un garde-corps en bois de 120 pieds de longueur a été mis en place.

Ouest.—La structure construite au bout d'en haut de l'île a 72 pieds de longueur au sommet et 80 pieds au fond, par 20 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 12.

La hauteur de ce quai n'ayant pas été trouvée suffisante, on a ajouté un rang de parements pendant le présent exercice financier, et l'on a posé les solives, le plancher et les pièces de couronnement nécessaires de manière à compléter l'ouvrage.

La hauteur actuelle du quai est de 14 pieds.

Quatre organeaux d'amarrage ont été fixés sur le quai et les abords ont été améliorés.

Ces travaux ont été exécutés à la journée pendant les mois de juillet et août.

PORT-LEWIS.

Port-Lewis est un village avec bureau de poste situé sur le bord du lac Saint-François, dans le comté de Huntingdon.

En 1899, le ministère acheta de M. Z. Caron, pour la somme de $150, un vieux quai, y compris le droit de passage.

Pendant le présent exercice financier, un mur en béton armé, de 18 pouces d'épaisseur à la base et de 9 pouces au sommet par 6 pieds 6 pouces de hauteur, a été construit autour du vieux caisson à partir du niveau de l'eau basse. Sur les abords en pierre on a posé un plancher en béton de 110 pieds de longueur par 6 pouces d'épaisseur et 18 pieds de largeur.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

POUPORE.

Poupore est situé sur la rivière du Lièvre, à 12 milles en haut de Buckingham. L'éboulement considérable, qui a eu lieu en 1903 en bas de l'écluse et du barrage de Poupore, avait complètement obstrué la rivière sur une distance de plus de ½ mille; de sorte qu'il a fallu ouvrir un nouveau chenal. Depuis plusieurs années, il s'est fait un dragage considérable pour améliorer le chenal des bateaux.

Du 10 juillet au 31 octobre, la drague *N° 102* du ministère a été mise en opération pour continuer le dragage du nouveau chenal des bateaux commencé en 1915. Pendant cette période, il a été enlevé 25,673 verges d'argile dans deux tranchées de 30 pieds, formant un total de 3,078 pieds linéaires jusqu'à une profondeur de 10 pieds, sauf dans les derniers 196 pieds, qui ont été creusés jusqu'à 8 pieds seulement, à cause de l'eau haute.

RIMOUSKI.

La ville de Rimouski, chef-lieu du comté du même nom, est située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 180 milles en bas de Québec. Le quai a 2,240 pieds de longueur par 42 à 50 pieds de largeur; il forme, avec la protection provenant de l'île Barnabé, un des meilleurs havres qu'on puisse voir.

Le 21 mars 1914, un contrat a été adjugé à MM. Raymond et Talbot pour construire une série de caissons et un bassin de marée.

En 1916-17, les travaux exécutés en cet endroit consistaient à construire la superstructure du quai sur les caissons déjà immergés, soit une longueur continue de 1,041·3 pieds linéaires. On a complété l'ouvrage sur les caissons raccordant le vieux quai à la nouvelle structure, et aussi sur une longueur de 524 pieds des 900 pieds de caissons immergés dans 25 pieds d'eau à marée basse. Le reste est presque complété. Du rem-

blayage a été fait sur une étendue de 33,413 verges. Une bonne partie du bassin a été draguée et l'on a enlevé 122,616 verges de déblais. On a aussi déblayé le lit des caissons qui restent à être immergés.

RIVIÈRE RIMOUSKI.

Pendant l'exercice financier de 1916-17, on a fait au quai et au brise-lames, situés à l'embouchure de la rivière Rimouski, des travaux de réfection et d'entretien.

Le plancher du brise-lames a été en partie renouvelé; un treuil a été mis en place. On a enlevé un escalier en bois de 40 pieds pour accommoder les navigateurs, et un hangar, de 28 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, a été construit et placé sur des tréteaux le long du côté est du brise-lames.

Sur le quai, on a renouvelé les fondations de la voie ferrée sur une longueur de 116 pieds, des madriers neufs ont été placés dans le plancher sur une superficie de 3,000 pieds carrés. On a aussi renouvelé 3 lumières électriques avec leurs accessoires et un poteau d'amarrage. De plus, quelques réparations peu importantes ont été faites au quai.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Grandes Piles à La Tuque.

Chenal du milieu.—La rivière Saint-Maurice traverse les montagnes des Laurentides sur une distance de 360 milles, et se jette dans le fleuve Saint-Laurent, près des Trois-Rivières. L'embouchure est divisée par des îles en trois branches appelées les chenaux de l'est, du milieu et de l'ouest.

Au cours de la dernière saison, le dragage suivant a été exécuté: on a dragué les battures de sable et d'argile, en bas de l'île Christophe, afin de faciliter le flottage des billots; à l'est de l'île Caron, on a dragué sur une superficie de 66,840 pieds carrés jusqu'à 4 pieds au-dessous de zéro; on a creusé un chenal de 620 pieds de longueur par 60 pieds de largeur jusqu'à 8 pieds au-dessous de zéro, en bas de l'île Wayagamack; on a aussi creusé un chenal, à l'ouest de l'île Caron, de 150 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 60 pieds et jusqu'à 8 pieds au-dessous de zéro.

Ce dragage a été fait par la drague *Capital.* La quantité totale de déblais enlevés s'élève à 25,448 verges cubes d'argile et de sable, complétant ainsi le dragage qui devait être exécuté d'après le contrat passé l'année précédente.

L'ouvrage a été commencé le 4 mai et complété le 3 juillet 1916.

Chenal de l'ouest.—Le ministère a décidé de creuser un chenal de 80 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur, à l'eau basse, à partir du fleuve Saint-Laurent jusqu'au quai et de creuser un bassin en avant du dit quai. Le 27 septembre, on a passé un contrat avec " Le Compagnie Générale d'Entreprises Publiques ", de Lévis, P.Q., pour faire faire ce dragage.

Au cours de la dernière saison, une partie seulement des travaux mentionnés dans le contrat a été exécutée. La drague *New Welland* a creusé une tranchée de 963 pieds de longueur par 80 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur à l'eau basse, ainsi qu'une partie du bassin en question; cette dernière partie draguée a 523 pieds de longueur par une largeur de 215 pieds, s'étendant contre le courant, et de 60 pieds de largeur en descendant le courant, et 14 pieds de profondeur, à l'eau basse. L'ouvrage a été commencé le 4 novembre et discontinué le 25 octobre 1916.

RIVIÈRE CHICOT.

La rivière Chicot est un petit cours d'eau drainant un terrain agricole, à environ 12 milles au nord-ouest de la gare Saint-Cuthbert (sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, entre Montréal et Québec); elle coule vers le sud-est de Saint-Cuthbert, sur une distance de 4 milles, et se jette dans l'embranchement nord-ouest du fleuve Saint-Laurent, à 4 milles en bas de Berthierville.

Du 12 octobre jusqu'au 4 novembre, la drague *N° 119* du ministère a enlevé environ 5,855 verges cubes d'argile et de sable, mesure prise sur les chalands, complétant ainsi le creusage d'un chenal de 8 pieds et un bassin.

Le temps employé au dragage, 158⅓ heures; la tranchée a de 10 à 20 pieds de largeur; épaisseur enlevée, de 3½ à 10 pieds; distance franche, 1,400 pieds; on a transporté les déblais à un demi-mille en bas du courant, dans un endroit profond près de la rive sud-ouest du fleuve Saint-Laurent.

Les dimensions des travaux sont comme suit: un chenal de 560 pieds de longueur parallèle à la rivière Chicot, d'une largeur moyenne de 50 pieds; une tranchée supplémentaire, au sud du chenal dragué, de 100 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, où l'on a jeté les déblais par-dessus bord sur le côté du courant montant. On a aussi jeté par-dessus bord 200 verges cubes de déblais, que les fermiers aplaniront afin de faciliter le chargement du foin.

Le chenal a été dragué jusqu'à 8 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, ce qui correspond à 30 pieds sur l'échelle d'étiage à Sorel, P.Q.

Les lieux où s'est fait le dragage se trouvent juste au sud-est ou en bas du chemin public, par rapport au courant de la rivière Chicot.

A cause des sédiments, etc., dans la rivière Chicot, ces améliorations ne dureront probablement pas plus que huit à dix années.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT).

Dragage.

La Rivière-du-Loup (en haut) coule à travers le comté de Maskinongé et se jette dans le lac Saint-Pierre, à 21 milles en haut des Trois-Rivières. Cette rivière est navigable sur une distance d'environ 3½ milles depuis son embouchure jusqu'à Louiseville.

Au cours de la dernière saison, on a dragué à partir de la scierie Tourville jusqu'au lac afin d'entretenir un chenal pour les bateaux, de 7 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. La drague a été employée à quatre différents endroits et le dragage suivant a été exécuté: on a creusé deux tranchées de 55 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 7 pieds au-dessous de zéro, formant un chenal de 1,402 pieds de longueur, y compris la partie en avant des quais; on a aussi dragué une tranchée de 100 par 40 pieds jusqu'à une profondeur de 7 pieds au-dessous de zéro; une tranchée de 350 pieds de longueur et 7 pieds de profondeur et une autre tranchée de 1,530 pieds par 40 pieds de largeur avec une profondeur de 7 pieds au-dessous de zéro; ces dernières tranchées se trouvent au sud de la première.

La longueur totale de la partie draguée est de 1,402 pieds par 55 pieds de largeur et de 1,980 pieds par 40 pieds de largeur, le tout jusqu'à 7 pieds au-dessous de zéro.

La quantité d'argile enlevée s'élève à 4,964 verges cubes, mesure prise sur les chalands, et 6,972 verges cubes jetées par-dessus bord, formant un total de 11,936 verges cubes.

Les travaux ont été faits par la drague *N° 106* du ministère; l'ouvrage a commencé le 18 septembre et a été terminé le 25 octobre 1916.

RIVIÈRE-DU-MOULIN.

Rivière-du-Moulin est la municipalité voisine de la ville de Chicoutimi; elle est située sur la rive sud de la rivière Saguenay.

Pendant le présent exercice financier, on a complété les travaux de protection, le long de la rivière Saguenay, commencés en 1913. On a construit 301 pieds de caissons ayant en moyenne une hauteur de 9 pieds et une largeur de 6 pieds, au fond. On a fait du remblayage sur une distance de 576 pieds.

L'ouvrage a été fait à la journée.

RIVIÈRE-OUELLE.

Le quai de la Rivière-Ouelle est situé à la Pointe-des-Orignaux, à 5 milles de distance du village de la Rivière-Ouelle, dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis la Malbaie.

Le quai, qui a 1,162 pieds de longueur, avec une tête de 240 pieds par 50 pieds, est sujet à une très grande usure à cause du trafic considérable qui s'y fait.

Pendant le dernier exercice financier, l'ouvrage a été commencé et la moitié ouest de la superstructure de la tête du quai, de 112 par 50 pieds, a été renouvelée sur une profondeur de 6 pieds; on n'a pas gardé une seule des vieilles pièces de bois. Environ 60,000 pieds, m.p., de bois ont été employés pour cet ouvrage.

Pour bien exécuter les travaux, on a dû enlever une quantité considérable du lest en pierre mélangé avec de la terre. Cet ouvrage était rendu très difficile et dispendieux à cause des bâtisses qui s'y trouvent.

Le vieux hangar a été enlevé et replacé dans le nouvel ouvrage, le hangar à charbon a été réparé, et on a construit de nouvelles fondations sous le phare.

On a aussi réparé le lambrissage en bois dur des angles ouest de la pile extérieure du quai, et fait d'autres réparations générales d'une moindre importance.

Ces travaux ont été commencés le 1er juillet et complétés le 12 octobre.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Dragage.

Le chenal que l'on a commencé à creuser dans la rivière Saguenay s'étend de la ville de Chicoutimi jusqu'au bas des Battures, une distance de 8 milles.

Le but de ces travaux est de draguer un chenal de 250 pieds de largeur, sur la tangente, et de 350 à 500 pieds de largeur, dans les courbes, avec une profondeur d'au moins 16 pieds à l'extrême eau basse.

Au cours du présent exercice financier, la drague *N° 115* a enlevé 67,746 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

L'ouvrage a été commencé le 12 juin et discontinué le 28 octobre; il a consisté à draguer une tranchée sur le côté sud de la section, à partir de l'endroit vis-à-vis de la rivière Lachance, jusqu'en bas de la rivière Caribou, et une demi-tranchée sur le côté nord, en travers la rivière en allant vers l'est.

Le chenal a été débarrassé de toutes battures et bancs de sable, vis-à-vis des rivières Valin et Gauthier; plus à l'est on a creusé deux tranchées dans le milieu du chenal. Cette section du chenal était la plus difficile, quant à l'exécution des travaux, à cause de la vitesse du courant.

Les déblais enlevés étaient surtout de l'argile, avec quelques cailloux, à l'exception du dernier endroit où il y avait une grande quantité de cailloux. Depuis le commencement du dragage, le chenal à partir de Chicoutimi jusqu'à la rivière au Foin, est débarrassé de toutes obstructions et a une profondeur d'au moins 16 pieds, à l'extrême eau basse, sur sa pleine largeur.

SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE.

Sainte-Anne-de-Bellevue, une ville du comté de Jacques-Cartier, est située au confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent et le long de la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, à 21 milles à l'ouest de Montréal.

Le but de ce dragage était de creuser un nouveau chenal afin qu'on puisse abandonner l'ancien chenal passant à travers le barrage Baker, et qui cause des retards sérieux aux bateaux et surtout aux remorqueurs remontant et descendant la rivière.

Le barrage Baker doit être reconstruit sur les deux côtés et sur toute la longueur.

Du 6 juin au 31 octobre, la drague *N° 123* du ministère a enlevé environ 33,978 verges cubes d'argile, de sable, de cailloux, d'argile dure et de roc, mesure prise sur les chalands, en creusant un nouveau chenal de 10 pieds. Temps qu'a duré le dragage, 986½ heures; la tranchée a de 13 à 39 pieds; l'épaisseur draguée, de 4 à 10 pieds; la distance franchie, 2,979 pieds; on a transporté les déblais à moins de 2 milles, dans un endroit profond, le long de l'Ile Perrot, à environ 1,500 pieds au sud du chenal actuel. Les déblais enlevés en cet endroit étaient tellement durs que la drague *No. 123,* après avoir commencé à 7 heures du matin, avec un nouveau jeu de dents en acier manganèse, et travaillé toute la journée, n'a enlevé que 100 verges cubes de pierre fendue, en morceaux de 1 à 4 pieds carrés chacun. Les déblais enlevés étaient du granit, et, le soir, le jeu de dents était usé. Jusqu'à présent, on n'a pas employé une seule livre d'explosif, bien que la drague ait réussi à creuser jusqu'à la profondeur requise

Les dimensions des travaux faits pendant la saison de 1916 sont comme suit: une tranchée de 150 pieds de largeur au fond par 570 pieds de longueur et 10 pieds de profondeur, à l'eau basse.

Les lieux du dragage s'étendent d'en bas de l'écluse Sainte-Anne, vis-à-vis de la tête du barrage Baker, en allant vers le sud-est. Cet endroit est à l'abri des tempêtes.

Etant donné que le site du dragage est bien protégé contre les tempêtes, qu'il n'y a presque pas de courant et que le fond est dur, ces améliorations dureront au moins trente ans.

Afin de compléter le chenal, comme on l'avait d'abord proposé, on devra enlever 12,156 verges cubes de roc solide, ainsi que 12,156 verges cubes de sable, d'argile, de cailloux et d'argile dure, mesure prise sur place.

Les dimensions du terrain à draguer sont comme suit: une tranchée de 2,300 pieds de longueur par 200 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur, à l'eau basse, ce qui correspond à 9 pieds d'après l'échelle d'étiage de l'écluse Sainte-Anne.

A cause des déblais à enlever, qui sont durs, il faudra deux ou trois saisons avec une drague du modèle " 123 " pour compléter un chenal de 10 pieds.

SAINTE-ANNE-DES-MONTS.

Sainte-Anne-des-Monts est une paroisse municipale importante, située à 54 milles en bas de Matane sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Pendant les derniers six mois, on a complété un quai-débarcadère de 1,540 pieds de longueur par 32 pieds de largeur au sommet; à l'extrémité extérieure de ce quai il y a 31 pieds d'eau à marée basse, et 10 pieds d'eau à marée basse à une distance de 430 pieds plus loin en gagnant vers le rivage. Le coût total de ce quai est de $112,000, soit 40,000 verges à $2.80 par verge cube.

SAINTE-ANNE-DU-SAGUENAY.

Sainte-Anne-du-Saguenay, dans le comté de Chicoutimi, est située vis-à-vis la ville de Chicoutimi; cette paroisse compte 2,000 habitants. Un bateau fait à toutes les demi-heures le service de la traverse entre Chicoutimi et le quai de Sainte-Anne. C'est un district agricole important.

Pendant l'exercice dernier, une addition de 340 pieds de longueur par 25 pieds, et de 125 pieds par 20 pieds a été construite. C'est une construction en pilotis ordinaire, à l'exception de cette partie, de 125 pieds, dont le bas est protégé avec des pièces de bois rond. La tête du quai a été exhaussée de 2 pieds; le plancher et les soliveaux ont été renouvelés sur une superficie de 1,860 pieds carrés; sur les abords, des soliveaux pour soutenir le plancher devant être exhaussé ont été placés sur une superficie de 2,750 pieds carrés; un ponton de débarquement, de 53 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, a été construit, et le hangar à marchandises a été complètement réparé et peinturé.

L'ouvrage a été fait à la journée et a été commencé en juin; le 2 décembre, on a cessé les travaux pour la saison.

SAINT-FULGENCE.

Saint-Fulgence, dans le comté de Chicoutimi, est une paroisse d'environ 1,200 habitants. Elle est située à 9 milles en bas de Chicoutimi, sur la rive nord de la rivière Saguenay. Un bateau fait un service quotidien entre cet endroit et la ville de Chicoutimi.

Le quai consiste en une tête de 75 par 43 pieds, et de piles ayant 25 par 20 pieds, espacés de 25 pieds et reliées par un plancher posé sur des soliveaux.

Au cours du présent exercice financier, la superstructure de la tête du quai et de deux piles a été renouvelée sur une hauteur moyenne de 4·5 pieds; les soliveaux et le plancher ont été renouvelés sur une distance de 225 pieds et sur la pleine largeur des abords et de la tête du quai.

L'ouvrage a été fait à la journée; on a commencé le 1er août et terminé le 1er décembre.

SAINT-GRÉGOIRE (SAULT MONTMORENCY).

Saint-Grégoire est situé dans le comté de Québec, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 9 milles de Québec. Sa population est de 2,500 habitants.

Pendant la dernière saison, le quai de Saint-Grégoire a été complété. Les matériaux suivants ont été mis en œuvre: 450 verges cubes de la structure en caissons ont été remplies de pierre; 150 verges carrées du plancher, y compris les solives, ont été construites avec des madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur. On a aussi posé un lambrissage en pièces de bois dur de 6 pouces sur une surface de 21 verges carrées.

SAINTE-JEANNE-DE-L'ÎLE-PERROT.

L'île Perrot est située dans le lac Saint-Louis, dans le fleuve Saint-Laurent, entre Beauharnois et Sainte-Anne de Bellevue, à l'extrémité ouest de l'île de Montréal.

Le but de ces travaux est de creuser un bassin de virage, en bas du quai actuel, construit en 1915, afin de permettre aux bateaux d'atteindre le chenal à leur départ.

Du 28 juin au 25 juillet 1916, la drague *N° 119* a enlevé 4,979 verges cubes d'argile et de cailloux, mesure prise sur les chalands, en complétant un bassin de 8 pieds de profondeur, en bas du quai du gouvernement. Le temps employé au dragage, 173 heures; la tranchée a de 20 à 25 pieds de largeur; on transporta les déblais en bas du chenal creusé, en bas d'un banc de rochers qui nuit ni à la navigation ni à la descente des glaces.

Les dimensions du terrain dragué sont comme suit: une tranchée de 210 pieds de longueur, parallèle au chenal, par 50 pieds de largeur, aux endroits où la tranchée est plus étroite; une autre tranchée, à partir de 150 pieds du quai, en haut du chenal actuel, de 90 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. Le tout a été dragué jusqu'à une profondeur de 6 à 7 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse, et à 7 pieds et 3 pouces plus bas que le sommet du quai.

Etant donné que l'endroit où s'est fait le dragage est bien à l'abri des tempêtes et qu'il n'y a aucun courant contraire, ces améliorations seront probablement permanentes.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean est une jolie ville de la province de Québec, située sur la rivière Richelieu, à 27 milles de Montréal. Elle est le chef-lieu du district d'Iberville.

En février et mars derniers, la pile de protection, sur laquelle se trouve le phare, a été reconstruite depuis le niveau de l'extrême eau basse. Cette nouvelle structure a été renforcée au moyen de trois plaques d'acier de 7 pieds de longueur par 4 pieds de largeur.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

SAINT-ROCH.

Saint-Roch de Richelieu est un village situé dans le comté de Richelieu, sur la rivière du même nom, sur le chemin de fer Montréal-Sud, à 11 milles de Sorel.

Pendant le présent exercice financier, le gouvernement fédéral a fait l'acquisition de deux lopins de terre contigus; l'un appartenant à Madame J.-B. Paquette, y compris un petit quai de 17 pieds de largeur par 23 pieds de longueur. Ce terrain a 75 pieds de front sur la rivière et se prolonge jusqu'à la rue Saint-Ours à une distance de 84 pieds du bord de l'eau; il a une superficie de 6,578 pieds carrés, plus ou moins.

L'autre terrain a été acheté de M. A. Giard; il a 75 pieds de front sur la rivière, sur une profondeur moyenne de 71 pieds, et forme une superficie de 5,325 pieds carrés, plus ou moins.

Ces deux emplacements, avec le quai, ont été payés la somme de $600.

On a réparé le quai; le plancher en bois a été renouvelé sur la tête du quai et l'abord, ainsi que les solives. De nouvelles pièces de couronnement ont été posées, et la pente de la cale a été modifiée.

Cet ouvrage a été fait à la journée.

TROIS-RIVIÈRES.

La ville des Trois-Rivières est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à mi-chemin entre Montréal et Québec. Sa population est de 22,000 habitants.

Le quai neuf servant d'entrepôt pour le charbon est construit dans la partie ouest du havre. Il a 640 pieds de longueur, y compris le brise-glace et le terrassement sur lequel se trouve une voie ferrée. Ce quai a été commencé en 1910 et complété en 1914.

Pendant le présent exercice financier, on a fait des réparations à la superstructure et aux terrassements en remblais. Pour ces travaux les matériaux suivants ont été mis en œuvre:

Pierre.—On a placé 122 toises de pierre comme protection le long des terrassements est et ouest, et aussi à l'intérieur des caissons où du terrassement s'était fait sur une longueur de 640 pieds par 16 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur.

Pilotis.—Sur la façade extérieure de la structure en bois on a enfoncé des pilotis sur une longueur de 40 pieds. L'ouverture entre les deux caissons de la structure a été fermée au moyen de pilotis carrés et ronds. On a employé en tout 50 pilotis en pin (*pitch*) de 50 pieds de longueur par 12 à 15 pouces.

Remblayage.—Pour remédier à l'éboulement qui s'était fait dans le terrassement, on a construit un lit en fascines sur une surface de 150 par 80 pieds, ce lit a été couvert avec 100 toises de pierres, 300 verges cubes d'argile bleue et 2,850 verges de terre.

Plancher.—Pour renouveler un partie du plancher du quai, on a employé 15,000 pieds m. p. de madriers de pruche de 3 pouces d'épaisseur, et une grande partie du reste du plancher a été remis à son niveau convenable.

La pierre et la terre ont été livrées en vertu d'un contrat passé entre le ministère et M. David Larivière, et l'ouvrage a été fait à la journée.

VERCHÈRES.

Verchères est un village avec bureau de poste situé dans le comté du même nom, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles de Montréal, sur le chemin de fer Montréal-Sud.

Le quai public construit à cet endroit en 1905, comprend:

(*a*) La tête du quai en pilotis de 116 par 40 pieds;
(*b*) Le corps du quai en pilotis de 136 par 29 pieds, y compris un brise-glace;
(*c*) Un hangar de 48 par 18 pieds;
(*d*) Une chaussée d'accès en pierre de 200 par 18 pieds.

Le quai a été endommagé par les glaces pendant la débâcle au printemps dernier. On a fait quelques réparations urgentes pour se servir du quai pendant la dernière saison de navigation. La partie la plus avariée du quai a été renforcée, et les abords ont été réparés.

VERDUN.

Dragage.

On a fait du dragage à cet endroit pour donner un accès plus facile aux quais du gouvernement pour le bateau-traversier entre La-Tortue et Verdun, à une distance de 3½ milles. Du 6 juillet jusqu'au 8 novembre, la drague *N° 121*, du ministère, a enlevé environ 11,115 verges cubes d'argile, de sable, de cailloux et d'argile dure, mesure prise sur les chalands, en creusant un chenal de 8 pieds et un bassin de 7 pieds de profondeur. Le nombre de verges cubes mesurées sur place correspond avec la mesure sur les chalands en acceptant un facteur d'expansion de 33⅓ pour 100. Temps employé au dragage, 809½ heures; la tranchée a 12 par 22 pieds; l'épaisseur enlevée, de 1 à 6 pieds; la distance franchie, 7,583 pieds.

Les dimensions du terrain dragué sont comme suit: on a fait le curage d'un bassin en bas du quai du Verdun, sur une longueur de 100 pieds, le long du rivage, et une largeur moyenne de 50 pieds; on a dragué une batture, à 2,100 pieds du quai de Verdun, de 350 pieds de longueur par 60 pieds de largeur; vis-à-vis des lieux où l'on avait jeté des déblais pardessus bord, il y a quelques années, c'est-à-dire à 1 mille du quai de Verdun, on a dragué sur une longueur de 380 pieds en montant le courant et 200 pieds en descendant, par une largeur de 250 pieds; à 1,400 pieds du même endroit, on a dragué sur une étendue de 150 par 50 pieds; on a creusé un bassin juste en bas du quai de La-Tortue, de 110 pieds de longueur, le long des abords du quai, par une largeur de 60 pieds, le long du rivage, ainsi qu'en avant du dit quai; on a enlevé beaucoup de cailloux, sur une superficie de 100 pieds. Le tout a été creusé jusqu'à 8 pieds de profondeur, à l'extrême eau basse, pour le chenal, et 7 pieds pour le bassin.

Etant donné que la partie draguée a un fond dur, et que les lieux sont à l'abri des tempêtes, ces améliorations dureront probablement plus de vingt ans, mais des pierres peuvent être transportées dans le chenal par les glaces du printemps.

ONTARIO.

BAYFIELD.

Bayfield est situé dans le comté de Huron, à l'embouchure de la rivière Bayfield, qui se décharge dans le lac Huron.

Du 5 septembre au 7 décembre, on a fait, par du travail à la journée, des réparations au quai du nord.

On a construit un mur en béton de 60 pieds de longueur, le long de la façade intérieure du quai du nord. Les pièces de parement du côté intérieur du quai du sud ont été assujetties sur une longueur de 310 pieds. On fit aussi un effort pour sauver l'extrémité extérieure du quai du nord, au moyen de nouvelles pièces de parement, mais avant qu'on ait pu compléter ce travail, un tronçon de 90 pieds de longueur fut rasé jusqu'au-dessous du niveau de l'eau par une tempête.

BELLEVILLE.

Belleville est située dans le comté de Hastings, à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté.

Le 6 mars 1916, un contrat fut adjugé pour la construction d'un entrepôt à cet endroit. Les travaux furent commencés le 20 avril et terminés le 3 juillet.

Cet édifice a 114 pieds de longueur et 45 pieds de largeur; il est divisé en une chambre pour les bagages, une salle d'attente et un hangar à marchandises. Il est couvert en bardeaux métalliques.

Le 12 octobre 1916, un arrêté du conseil autorisa le transfert de ce quai et des autres construction à la commission du havre de Belleville. La commission se chargera aussi de l'entretien du phare temporaire.

RIVIÈRE NOIRE (BLACK-RIVER).

La rivière Noire traverse les cantons de Dalton et de Rama, dans le comté d'Ontario, avant de se jeter dans la rivière Severn.

Jusqu'au 1er septembre, le ministère des Travaux publics avait le contrôle du barrage situé à la jonction du canal et de la rivière Noire, sur l'emplacement numéro 17, de la 6e concession de Rama. A cette date un arrêté du conseil transféra ce barrage au ministère des Chemins de fer et Canaux.

BOBCAYGEON.

Bobcaygeon est un village incorporé, d'environ 1,200 habitants, situé à 20 milles au nord-est de Lindsay, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Du 1er septembre au 29 novembre, on a fait à cet endroit les travaux suivants, à la journée: on a construit un quai flottant de 40 pieds de longueur, 14 pieds de largeur et 2 pieds et 3 pouces de hauteur; deux piliers d'ancrage, en béton, de 4 pieds par 4 pieds, un débarcadère de 5 pieds de longueur et 4 pieds de largeur.

BRACEBRIDGE.

Bracebridge, canton de Macauley, district de Muskoka, est une ville de 3,500 habitants, située sur le bras nord de la rivière Muskoka, à 5 milles en haut de la décharge dans le lac Muskoka.

Du 16 juin au 31 décembre 1916, on a remplacé la superstructure en bois du vieux quai par une superstructure en béton, sur une longueur de 150 pieds et une largeur de 20 pieds.

On a rasé le vieux quai jusqu'au niveau de l'eau basse et on a reconstruit des murs en béton qu'on a remplis de pierres. On a recouvert le tout d'un plancher en béton et on y a ensuite replacé l'abri et le hangar.

BRUCE-MINES.

Bruce-Mines est un village d'environ 700 habitants situé sur le Pacifique-Canadien, à environ 40 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie, sur la rive nord du lac Huron.

Le 7 juin 1916, on a commencé des travaux de réparations au quai de l'endroit et on les a terminés le 13 janvier 1917.

Ce quai avait été construit en 1903-04 et comprenait un abord en pierres, de 500 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, un abord en pilotis, de 450 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, ainsi qu'une tête de quai carrée, composée d'encaissement et de pilotis et mesurant environ 91 pieds.

En 1916-17, on a complètement reconstruit la superstructure en bois, à l'exception de l'abord en pilotis, qu'on a remplacé, sur une longueur de 350 pieds, par un ouvrage en pierres. On a agrandi et reconstruit l'entrepôt et construit un débarcadère pour les petits bateaux, de 100 pieds de longueur, le long du côté est de l'abord en pilotis.

BURLINGTON.

Burlington, comté de Halton, est située près de l'extrémité ouest du lac Ontario, à 30 milles à l'ouest de Toronto, sur les chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.

Les travaux de construction du mur de soutènement ont été recommencés le 15 juillet et terminés le 16 novembre.

On a placé 2,273 verges cubes de pierre pour former un talus sur le côté extérieur du mur de soutènement et on a fait différents petits travaux nécessaires pour terminer l'entreprise d'une manière satisfaisante.

BAIE DE BURLINGTON.

Quai Elsinore.

Le quai Elsinore est situé sur la baie de Burlington, à ¾ de mille du chenal de Burlington.

Du 20 juin au 13 juillet, on a démoli, par du travail à la journée, ce vieux quai qui avait 400 pieds de longueur et 20 pieds de largeur.

Chenal Burlington.

Le chenal Burlington, dans le comté de Wentworth, est simplement une coupe à travers un marais portant le nom de plage Burlington et faisant communiquer le lac Ontario avec la baie Burlington.

Afin de réparer les dommages causés à l'emplacement du *Royal Hamilton Yacht Club,* on fit des travaux à la journée, du 10 août au 7 septembre, pour le niveler au moyen de 800 verges cubes de sable. Uue clôture a été construite le long du quai et de la route pour protéger le public du danger offert par l'extrémité du pont tournant.

Le pont a été ouvert pour la saison le 7 avril et fermé le 23 décembre.

Dragage.

On avait commencé, en 1915-16, à enlever une batture, qui se trouvait dans le lac, à l'extrémité du chenal; on a continué ce travail et la drague du ministère *Québec* y a été employée.

Du 10 juillet au 16 août, on a dragué 16,503 verges cubes, mesurées sur place, ou 22,330 verges cubes, mesure de chaland, afin de donner une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau du lac Ontario. On a dragué à partir de l'extrémité est des quais jusqu'à une distance de 730 pieds dans le lac Ontario, sur une largeur variant de 165 à 290 pieds.

COBOURG.

Cobourg, comté de Northumberland, est situé sur le lac Ontario et sur les chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien.

Du 19 juin au 31 octobre, on a fait les réparations suivantes au quai, par du travail à la journée:

Une partie de la vieille superstructure du quai de l'est, de 106 pieds de longueur et de 33 pieds de largeur, a été rasée jusqu'à un pied au-dessous du zéro de l'échelle et a été remplacée par une superstructure en béton, consistant en blocs de béton, en béton armé et en moises de chêne de 10 x 12 pouces. On y a installé deux bornes d'amarrage en fonte pesant environ 400 livres chacune.

Une partie du brise-lames situé à l'extrémité ouest, de 28 pieds de longueur, a été enlevée au moyen de dragage.

On a aussi démoli jusqu'à un pied au-dessous du niveau de l'eau, les 50 pieds contigus à la partie démolie décrite plus haut, et on les a reconstruits en béton. L'extrémité extérieure est maintenant à la hauteur de 252 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer sur une longueur de 16 pieds; le reste de cette partie de 50 pieds, est à la hauteur de 250·2 au-dessus du niveau moyen de la mer.

Les travaux du brise-lames ont été faits du 15 septembre au 16 novembre.

On a réparé un tronçon du brise-lames, de 45 pieds de longueur, sur le côté ouest du quai de l'est, en renouvelant des pièces de parement et des traversines et faisant du remblayage.

Dragage.

Afin de donner une profondeur d'eau suffisante et d'élargir le chenal, on a décidé de continuer le dragage à cet endroit.

La permission fut accordée à la compagnie R. Weddell de draguer 11,612 verges cubes de déblais mesurées sur place, qui auraient dû être enlevés l'année précédente, ainsi que 10,000 verges cubes additionnelles, mesurées sur place, pour terminer les améliorations. Tout ce dragage a été fait à raison de 20 cents par verge cube, mesurée sur place.

Du 24 mai au 17 août, on a dragué jusqu'à une profondeur variant de 16·5 à 17·5 pieds au-dessous du zéro, sur des espaces irréguliers, et on a enlevé 21,880 verges cubes de déblais, mesurés sur place.

COLLINGWOOD.

Collingwood, comté de Simcoe, est situé sur la baie Georgienne, à 95 milles à l'ouest de Toronto, par le Grand-Tronc.

Afin que la navigation puisse bénéficier complètement du dragage fait par le ministère en 1913, on décida d'élargir le chenal d'entrée du havre, à l'endroit où il tourne.

La permission fut accordée d'employer la drague du ministère *Industry* pour faire ce dragage, estimé à 19,600 verges cubes, mesurées sur place. Du 23 septembre au 25 octobre, la drague a enlevé 15,874 verges cubes de glaise, de tuf et de petits cailloux, mesurées sur place, afin d'agrandir l'espace dragué en 1913, sur le côté est de la courbe du chenal d'entrée. Ce dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 20 pieds.

FORT-WILLIAM.

Fort-William, dans le district de Thunder-Bay, est une ville de 18,850 habitants, située à l'embouchure de la rivière Kaministikwia, près de l'extrémité nord-ouest du lac Supérieur.

Un contrat a été accordé à la *Thunder Bay Contracting Company, Ltd.,* pour la construction et l'achèvement d'un mur de revêtement de 2,300 pieds linéaires, adjacent au chenal d'entrée de la rivière Mission. On a ajouté ensuite à ce contrat, le remplissage des caissons n°s 89 à 100, inclusivement, ce qui comporte 6,000 verges cubes additionnelles de remplissage en pierre.

L'autorisation fut aussi donnée à la même compagnie de redresser les caissons n°s 101 à 105 inclusivement. On devait payer pour ce travail le prix coûtant augmenté de dix pour cent.

Les travaux de remplissage des caissons n°s 89 à 100 inclusivement, furent faits du 25 juillet au 11 août; 5,336 verges cubes de pierre y furent placées au prix prévu par le contrat, $1.30 par verge cube. Les travaux de rectification des caissons n°s 101 à 105 inclusivement furent commencés le 14 octobre et suspendus pour l'hiver, le 9 décembre. Jusqu'à cette date, on a (1) enlevé la superstructure en béton des caissons n°s 102 et 103; (2) dragué en arrière des caissons qu'on voulait redresser, jusqu'à une profondeur de 35 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse; (3) placé des charges très lourdes sur la moitié postérieure des caissons n°s 102, 103 et 104 pour les refouler dans l'alignement voulu. Ces travaux ont été très effectifs et on a amélioré de beaucoup l'alignement de ces caissons. Les charges placées sur les caissons furent alors enlevées et un certain montant de remblayage fut fait en arrière des caissons pour les maintenir dans la position voulue. Ces travaux seront terminés de bonne heure pendant la prochaine saison.

Dragage.

Pendant la dernière saison, on a continué le dragage dans ce havre, en vertu des contrats n°s 7170 et 7339 de la *Great Lakes Dredging Co., Ltd.*

Le but de ces travaux est de continuer le développement du havre, d'après le plan adopté par le ministère en 1908, afin de donner plus d'espace dans toutes les parties du havre, pour la navigation des plus grands bateaux des Grands lacs.

Etendue du havre:

13·02 milles de chenaux navigables, ayant une profondeur variant de 20 à 27 pieds et une largeur de 175 à 600 pieds, excepté sous les ponts.

Superficie totale du havre actuel, 805 acres.

Superficie créée par du dragage, 353·6 acres.

Etendue du havre propice à la construction de quais, à l'exclusion de Thunder-Bay, 22·2 milles. Des quais et des murs de soutènement ont déjà été construits sur une distance de 7·62 milles.

Contrat n° 7170.—Le dragage exécuté en vertu de ce contrat a été fait par la drague *N° 5,* du 3 au 13 juin et on a terminé le dragage autorisé par l'enlèvement de 12,422 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Cette entreprise consistait à faire disparaître des battures qu'il y avait dans le bassin du Grand-Tronc-Pacifique, près du chenal de la rivière Mission, afin d'obtenir une profondeur de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les déblais enlevés appartenaient à la classe "B".

Antérieurement à cette année, on avait déjà dragué en vertu de ce contrat, 7,124,248 verges cubes, mesure de chaland, au coût total de $1,515,089.16, ce qui forme une quantité totale 7,136,670 verges cubes et une dépense globale de $1,517,147.96. Ce dragage a été fait sur une superficie de 22,587 pieds carrés et on a enlevé une couche de déblais de 1·34 pied d'épaisseur, si on alloue un facteur d'expansion de 10 pour cent, entre les mesures prises sur place et le mesurage à bord des chalands.

Ce contrat spécifiait les prix suivants: Roc, $2.85 par verge cube, mesure de chaland; toutes les autres classes de déblais, 16 cents par verge cube. Pour tout le remorquage fait à une distance de plus de 3½ milles, on a accordé 1 cent par mille additionnel et par verge cube.

Contrat n° 7339.—Le dragage compris dans ce contrat avait pour but d'élargir et d'approfondir les rivières Kaministikwia et Mission et a été fait par les dragues *Nos 5* et *6* et *Dominion* et par la drague-chaland *Empire,* pendant les périodes suivantes:

Drague *N° 5,* du 14 juin au 25 novembre; drague *N° 6,* du 3 juin au 4 octobre; chaland *Empire,* du 7 juin au 15 septembre, mais le travail de cette drague-chaland n'a pas été continu; drague *Dominion,* du 3 juin au 9 décembre.

L'autorisation fut donnée d'enlever 276,941 verges cubes, mesure de chaland, des endroits mentionnés dans le contrat original, et 1,493,819 verges cubes du bassin de West-Fort. On autorisa ensuite le dragage d'une quantité additionnelle de 250,000 verges cubes aux mêmes endroits. Pendant la saison, on a enlevé une quantité totale de 1,418,319 verges cubes de déblais de la classe "B", mesurés à bord des chalands.

Les travaux suivants ont été faits:

Rivière Kaministikwia.—Le bassin de virage de Fort-William-Ouest a été agrandi de beaucoup. On a excavé une superficie de 16 acres de terrain qui avait été exproprié et il n'en reste plus qu'un acre à excaver, ce qui sera fait pendant la prochaine saison. Presque tout ce bassin a maintenant une profondeur de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, mais les sondages ont révélé qu'il s'était fait beaucoup de remplissage dans les endroits dragués antérieurement; ce remplissage est dû à des éboulis des rives et à la sédimentation. On a enlevé 940,973 verges cubes de sable et de glaise de cet endroit et toutes les dragues mentionnées plus haut y ont été employées.

La rivière a aussi été creusée le long de la rive sud, où des battures s'étaient formées à la suite d'éboulis, à partir de la courbe, située en bas du bassin de virage, jusqu'à la propriété de la compagnie Imperial Oil; on a enlevé 87,293 verges cubes, à ce travail.

Des petites battures ont aussi été enlevées, sur le côté sud de la rivière, entre le pont du Pacifique-Canadien et la rivière McKellar, à ces endroits on a dragué 4,489 verges cubes de déblais.

Une autre partie considérable de la rivière a été nettoyée et approfondie, là où des battures s'étaient formées entre l'élévateur "B" et l'extrémité intérieure du quai de l'élévateur "Empire"; à cet endroit, on a enlevé 115,211 verges cubes de déblais.

Le chenal d'entrée de cette rivière, dans la baie Thunder a été approfondi et terminé cette année; il a maintenant 25 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse et une largeur totale de 600 pieds. Le dragage a été fait dans la partie nord du chenal et la quantité totale enlevée par la drague *Dominion* a été de 103,689 verges cubes.

La quantité totale de dragage fait dans la rivière Kaministikwia pendant la dernière saison a été de 1,252,285 verges cubes.

RIVIÈRE MISSION.

On a approfondi le chenal dans cette rivière, enlevé des battures en face des usines de la *Canada Starch* et fait disparaître quelques bancs près du confluent de cette rivière avec la rivière Kaministikwia; ces travaux ont nécessité le dragage de 9,984 verges cubes.

Tout le chenal d'entrée de cette rivière, dans la baie Thunder, a été approfondi à 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'exception d'une petite partie au sud-ouest du chenal, près du mur de soutènement de la rivière Mission; ce travail a comporté le dragage de 156,050 verges cubes de déblais.

La quantité totale de déblais enlevés de la rivière Mission, en vertu de ce contrat, au cours de l'année, a été de 166,034 verges cubes.

A part du dragage fait dans le bassin de virage de Fort-William-Ouest, on a dragué une superficie de 5,297,163 pieds carrés, et la profondeur moyenne de la tranchée, en allouant un facteur d'expansion de 10 pour 100, a été 2·21 pieds. Dans le bassin de Fort-William-Ouest, on a dragué une surface de 1,693,775 pieds et la profondeur moyenne de la couche enlevée a été de 1·36 pieds, en allouant un facteur d'expansion de 10 pour 100.

On peut aussi ajouter qu'en vertu de ce contrat n° 7339, on avait dragué antérieurement à cette année, 12,934,065 verges cubes, mesure de chaland, au coût total de $2,122,595.56, de sorte que jusqu'à ce jour on a dragué 14,364,806 verges cubes de déblais, au coût total de $2,373,901.93. Il reste encore 602,441 verges cubes à draguer, dont 552,846 verges dans le bassin de virage de Fort-William-Ouest. Pour terminer le dragage projeté dans le plan original, il faudra obtenir la permission de draguer encore 1,235,152 verges cubes.

Les prix suivants étaient fixés par ce contrat: roc, $2.40 par verge cube; toutes les autres classes de déblais, 10¼ cents.

Roc, $2.85 par verge cube, mesure de chaland; toutes les autres classes de déblais, 22½ cents.

Pour tout remorquage de déblais fait à une distance de plus de 3½ milles, on a accordé 1 cent par mille additionnel et par verge cube.

Sommaire des quantités de déblais enlevés par les différentes dragues, en vertu des contrats sus-mentionnés, pendant le dernier exercice financier:—

	Verges cubes, mesure de chaland.
Drague *N° 5*	407,014
" *N° 6*	350,613
" *Dominion*	636,776
Drague-chaland *Empire*	36,338
Total	1,430,741

Sommaire des quantités draguées en vertu des contrats sus-mentionnés, à chaque différent endroit:

RIVIÈRE KAMINISTIKWIA.

	Verges cubes, mesure de chaland.	
Bassin de virage, Fort-William-Ouest	940,973	
Bassin de virage, Fort-William-Ouest jusqu'au quai de la *Imperial Oil Co*	87,923	
Pont du Pacifique-Canadien jusqu'à la rivière McKellar	4,489	
Elévateur "B" jusqu'au quai de l'élévateur Empire	115,211	
Partie nord du chenal d'entrée	103,689	
Total		1,252,285

RIVIÈRE MISSION.

Chenal d'entrée	156,050	
Bassin du G.-T.-P	12,422	
Rivière Kaministikwia jusqu'au quai de la "Starch Works"	9,984	
Total		178,456
Grand total		1,430,741

Le chenal de la rivière Mission depuis son confluent avec la rivière Kaministikwia jusqu'au bassin de virage du Grand-Tronc-Pacifique.

Il faudra probablement un travail continuel pour conserver au havre la profondeur atteinte.

FREDDY-CHANNEL.

Freddy-Channel (Honey-Harbour) est situé dans le canton de Gibson, district de Muskoka, à 15 milles de Midland par eau. C'est l'un des chenaux navigables de Penetanguishene à Parry-Sound et les touristes le fréquentent pendant la saison de navigation.

On a entrepris du dragage dans ce chenal afin d'y maintenir une profondeur d'eau suffisante pour que les bateaux ayant un tirant d'eau de 9 pieds puissent y naviguer en sûreté.

Les travaux furent commencés en 1915 et l'on dragua 2,900 verges cubes de déblais mesurés sur place.

Le 23 mai 1916, la permission fut donnée de terminer les travaux et la *Penetanguishene Dredging Co., Ltd.,* a fait cet ouvrage du 23 mai au 23 juin 1916.

On a enlevé 4,018 verges cubes, mesurées sur place, de déblais de la classe "B", consistant en glaise, gravier et cailloux.

La batture n° 1, à l'est de l'île du Portage, a été draguée sur une longueur de 409 pieds et une largeur de 50 pieds et offre une profondeur navigable de 9 pieds au-dessous du zéro.

La batture n° 2, située à l'ouest de la batture n° 1, a été draguée sur une longueur de 215 pieds, une largeur de 50 pieds et une profondeur de 9 pieds.

La batture n° 3, située vis-à-vis l'île n° 95, a 918 pieds de longueur, une largeur moyenne de 40 pieds et a été draguée à une profondeur de 9 pieds au-dessous du zéro de l'échelle correspondant à l'élévation 580. La longueur totale du chenal creusé à travers les trois battures est de 1,542 pieds. Le dragage a été fait sur une superficie de 51,015 pieds carrés et on a excavé une épaisseur moyenne de 2·13 pieds.

Cet ouvrage n'est pas permanent car les vents du nord-ouest y entraînent des matières en suspens.

FRENCH-RIVER—BIG-CHAUDIÈRE.

Le barrage de Big-Chaudière est situé sur la rivière des Français (French-River), à 12 milles de sa source dans le lac Nipissing, à 30 milles de Sturgeon-Falls, à 35 milles de North-Bay et à 43 milles de Callander, qui est le port le plus propice pour la manutention des matériaux lourds, des marchandises, etc.

La construction des vannes en acier, des tours et des machines nécessaires pour le barrage de la rivière Big-Chaudière, destiné à régulariser le niveau du lac Nipissing, a été commencée le 1er août et terminée le 30 octobre 1916.

Batardeau.

La construction d'un batardeau fut entreprise pour drainer le site de la substructure qui avait été terminée en octobre 1915 et pour préparer la construction de la superstructure.

Le batardeau original fut démoli pendant l'hiver de 1916, afin de laisser un passage aux eaux du lac Winnipeg, qui avait atteint un niveau alarmant.

Ces travaux furent faits du 20 juin au 20 août.

Dragage.

Du 9 octobre au 4 novembre, la drague du gouvernement fut employée à agrandir le chenal de décharge de la rivière, sur le site du batardeau construit en 1914.

Ce chenal était presque obstrué par les pierres et le sable qui s'y étaient accumulés lors de la démolition du batardeau. On le rétablit à ses dimensions naturelles au moyen de dragage fait, du 9 octobre au 4 novembre 1916, par la drague du gouvernement.

GODERICH.

Goderich, dans le comté de Huron, est situé à l'embouchure de la rivière Maitland qui se décharge dans le lac Huron.

Les travaux furent repris le 1er avril et le contrat Bermingham était rempli le 8 août. On avait construit la dernière partie du brise-lames du sud-ouest, de 300 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur. La substructure de cet ouvrage est composée de caissons en béton et la superstructure consiste en une masse de béton.

Les travaux de remblayage furent faits du 2 au 31 octobre, après qu'on eut placé 1,046 tonnes et 75 livres de pierres perdues le long du brise-lames.

Du 10 août jusqu'à la fin de l'année, on a fait les réparations suivantes aux quais:

Quai du sud.—On a renouvelé le plancher sur une surface d'environ 300 pieds, avec des madriers de 2 pouces, en pruche et on a remplacé 40 pieds de pièces de couronnement avec de nouvelles pièces, de 12 par 12 pouces.

A l'extrémité est du quai, en commençant au plancher en béton du dock Commercial, on a complètement renouvelé les deux pièces de parement supérieures, y compris le couronnement sur une longueur de 144 pieds, avec des pièces de pruche, de 12 par 12 pouces.

On a aussi renouvelé le plancher à différents endroits, comme suit: longitudinalement, sur une longueur de 114.7 pieds et une largeur de 3 pieds, avec du madrier de 3 pouces, en pruche; transversalement, une bande de 50·4 pieds de longueur et 12 pieds de largeur, et, à un autre endroit, sur une longueur de 220·5 pieds et une largeur de 18 pieds. La pose de ce plancher comprenait aussi la mise en places des solives et des blocs.

Quai en bois.—On a remplacé environ 100 pieds carrés du plancher avec des vieux madriers provenant du quai du sud.

Brise-lames de la rivière.—On a construit un nouveau trottoir de 216 pieds de longueur et 4 pieds de largeur sur l'extrémité extérieure du brise-lames, avec des madriers provenant du vieux quai du sud.

On a aussi posé un nouveau couronnement, en pièces de pruche, de 12 par 12 pouces, sur le côté extérieur du brise-lames.

Quai du nord.—On a renouvelé environ 100 pieds de couronnement, de 12 par 12 pouces, en différents endroits sur ce quai.

On a aussi réparé le plancher sur une surface de 1,100 pieds carrés; on a nivelé le quai, enlevé le vieux plancher, placé de nouvelles solives en certains endroits et

reposé ensuite le plancher. Quelques-uns des vieux madriers ont été employés à nouveau, mais il a fallu en remplacer environ les deux tiers de nouveaux madriers de 2 pouces d'épaisseur.

La plus grande partie de ces travaux ont été faits dans une longueur de 600 pieds à partir du rivage et sur environ la moitié de la largeur du quai, mais on a aussi fait des petites réparations à divers autres endroits.

Les travaux de démolition du brise-lames ont été faits du 13 juillet au 8 août; on a enlevé au moyen d'une drague le caisson du brise-lames, mesurant 128 par 30 pieds. On a aussi enlevé 3,066 verges cubes d'autres déblais.

HAMILTON.

Hamilton, dans le comté de Wentworth, est situé sur la baie de Burlington, dans une anse à l'extrémité ouest du lac Ontario. Il y a dans cette ville une station des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

L'autorisation fut accordée de faire du remblayage, en arrière du mur de soutènement, près des propriétés Jutten et Marshall. Un arrangement fut conclu avec les entrepreneurs d'Ottawa, le 8 juin, pour l'exécution de ces travaux. Cet ouvrage a été fait du 24 juin au 31 juillet.

Le 8 juin, un autre marché fut fait avec les mêmes entrepreneurs, pour qu'ils réparent le béton du mur de soutènement. Ces réparations ont consisté à renouveler la surface du béton et à redresser les barres en fer d'angle.

Dragage.

Le dragage fut commencé le 17 août 1916, avec la drague du ministère *N° 117*. Cette drague travailla jusqu'au 12 octobre, lorsqu'elle fut transférée à un autre district. Le 13 octobre, les travaux furent repris avec la drague *N° 114*, qui travailla jusqu'au 28 octobre. La drague *N° 117* a enlevé 59,086 verges cubes de déblais, mesurés à bord des chalands et la drague *N° 114* a dragué 3,264 verges cubes, mesure de chaland.

L'enlèvement de ces 62,350 verges cubes de déblais a élargi le chenal en face de la *Oliver Plow Works,* de 40 à 100 pieds, sur une longueur de 1,300 pieds et une profondeur variant de 19 à 20 pieds au-dessous du zéro. Le chenal d'accès aux quais de la *International Harvester Company,* a été élargi de 80 pieds sur une distance de 1,300 pieds et de 40 pieds sur une distance de 350 pieds, et une profondeur de 19 à 20 pieds. En plus on a fait le curage du chenal, jusqu'à une profondeur de 20 pieds sur une superficie de 1,200 par 80 pieds. Le fond dans lequel on a excavé étant de nature très instable, on prévoit qu'il faudra y draguer encore pendant la prochaine saison.

HAWKESBURY.

Hawkesbury est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 58 milles en aval d'Ottawa.

Afin de rendre de nouveau navigable, le chenal conduisant au quai du capitaine Lawlor, qui est utilisé pour le trafic public, la drague *N° 103* du ministère a continué les améliorations commencées au cours de la dernière saison, consistant principalement en l'enlèvement des déchets de pulpe qui s'étaient accumulés au cours des dernières années entre les fabriques de pulpe de la compagnie Riordon et l'île Cobb's-Tail. Un arrangement fut conclu avec la *Riordon Pulp & Paper Co., Ltd.*, et la drague fut employée du 27 mai au 31 octobre. Pendant cette période, on a enlevé 36,703 verges cubes de déblais, mesure de chaland, dont 22,560 verges cubes de déchets de pulpe, 7,535 verges cubes de sable et de gravier, 1,639 verges cubes de glaise, 4,644 verges cubes de tuf et 325 verges cubes de cailloux. Huit tranchées de 25 pieds de largeur ont été faites, ayant une longueur totale de 2,270 pieds, et correspondant, pour la profondeur, à l'élévation 118, ou fond original du chenal.

Du 13 au 16 novembre, la drague *N° 103* a aussi enlevé 1,431 verges cubes de glaise, afin de pouvoir poser un nouveau tuyau à l'eau pour la compagnie Riordon, en vertu d'un arrangement fait avec *Fuller & Co.*

KINGSTON.

Améliorations du havre, chaussée et quai combinés.

Ces travaux ont pour but de relier les deux rives de la rivière Cataraqui au moyen de ponts, chaussées et trottoirs pour les véhicules et les piétons, et d'établir un quai pour l'usage général de la navigation, le tout en conformité avec le plan général d'améliorations du havre de Kingston.

Les travaux ont été continués pendant toute l'année, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917, et ont été terminés.

Réparations au pont temporaire.

On a enfoncé une rangée de pilotis le long des deux côtés du pont. On a aussi construit un trottoir et un fort garde-corps de chaque côté du pont, afin de le rendre sûr pour le trafic. Les travaux ont été faits du 1er mai au 15 octobre.

Pont public.

Ce pont est du type à "bascule"; il est construit sur le chenal qui donne accès au havre intérieur ou baie Anglin et on le lèvera pour laisser passer les bateaux.

On a livré sur le site l'acier, les machines, les barrières de sûreté, les lumières et tous les appareils du pont à bascule; on a fait environ 95 pour cent de l'ouvrage, et le tout a été inspecté et éprouvé.

Les travaux sont pratiquement terminés et tout sera prêt pour la navigation, le 16 avril 1917. On y a travaillé pendant toute l'année du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

LITTLE-DETROIT.

Les travaux exécutés à cet endroit ont été décrits dans le rapport de 1916.

Le dragage a été commencé le 4 octobre et terminé le 2 novembre; pendant cette période, on a enlevé 1,490·9 verges cubes de roc, mesuré sur place.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham qui se jette dans le détroit Owen, un bras de la baie Georgienne.

On a dragué, en cet endroit, du 25 mai au 6 juillet; on a enlevé 26,781 verges cubes mesurées sur place, ou 35,762 verges cubes, mesure de chaland, de vase, de sable, de sciure de bois et de pièces de bois submergées. Ces déblais ont été extraits de différentes parties du havre, qui a maintenant une profondeur navigable de 20 pieds au-dessous du zéro, ou élévation 580.

PENETANGUISHENE.

Dragage.

Le havre de Penetanguishene est situé sur la baie Georgienne, dans le canton de Tay, comté de Simcoe.

On a fait du dragage à cet endroit afin de creuser le havre à l'extrémité nord du quai du gouvernement et de créer un bassin de virage pour les grands bateaux.

On a dragué une superficie de 120 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, d'où l'on a extrait 1,500 verges cubes de déblais de la classe "B", mesurés sur place.

Un contrat fut acocrdé à la *Penetanguishene Dredging Co., Ltd.,* pour l'exécution de cet ouvrage, à raison de 40 cents par verge cube, mesurée sur place et le travail fut fait du 4 au 10 juillet 1916. Cet ouvrage est d'une nature permanente.

La drague *N° 109* du gouvernement a été employée pour approfondir le havre afin de permettre aux bateaux d'un plus fort tirant d'eau d'y entrer et d'en sortir en sûreté; elle a enlevé 50,938 verges cubes de déblais mesurés sur place, ou 67,917 verges cubes, mesurés à bord des chalands; le facteur d'expansion étant de 33⅓ pour cent. Ces déblais étaient du sable et de la vase, appartenant à la classe " B ". Le dragage a été fait sur une étendue de 553,000 pieds carrés; le chenal dragué a une longueur de 5,330 pieds et une largeur de 100 pieds; on a enlevé une épaisseur moyenne de 2.45 pieds, ce qui donne au chenal une profondeur de 20 pieds au-dessous du zéro de l'échelle, qui se trouve à l'élévation 580.

La batture n° 1 a été draguée sur 100 pieds de largeur et 300 pieds de longueur; la batture n° 2, vis-à-vis la pointe Trudeau, a été draguée sur une longueur de 1,500 pieds et une largeur de 100 pieds; la batture n° 3, depuis la batture n° 2 jusqu'à l'extrémité sud de l'Esplanade, a été draguée sur une longueur de 2,250 pieds et une largeur de 166 pieds. Le chenal, tel qu'il a été creusé, va vers le nord, à partir du quai jusqu'à la ligne du phare et se continue ensuite vers le nord-est.

Les travaux ont été faits du 12 juillet au 15 septembre 1916.

Cet ouvrage est d'une nature permanente.

PICNIC-ISLAND.

L'île Picnic se trouve au nord de l'île Manitoulin, dans le district d'Algoma, à environ 1½ mille à l'ouest de la ville de Little-Current, sur le chenal principal où passent les bateaux à vapeur naviguant sur le chenal nord du lac Huron.

(Les travaux exécutés à cet endroit ont été décrits dans le rapport de 1916.)

La permission fut donnée de reprendre le travail à cet endroit, dans le but de le terminer pendant la saison.

Du 29 juin au 3 novembre 1916, on a enlevé 9,810 verges cubes de roc, qui a été transporté ailleurs par des chalands.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur est situé dans le district de Thunder-Bay et Rainy-River. Le port sur le lac a actuellement une étendue de 7½ milles.

Port-Arthur et Fort-William qui est contigu, étant à la tête de la navigation sur les Grands lacs, sont des ports canadiens très importants. Une partie considérable de la récolte de grains de l'Ouest est transportée à Port-Arthur, pour être expédiée dans l'Est. Sept élévateurs, et deux en construction, sont employés à cette fin.

La capacité actuelle totale de ces élévateurs est de 16,865,000 minots.

On a passé un contrat, au commencement de l'été de 1913, avec W. E. Phin, écr., Hamilton, Ont.

Ce contrat consistait à enlever 942,000 verges cubes de déblais de la classe " B ", mesure prise sur les chalands, au prix par unité de 13 cents. En 1913, on a dragué 528,794 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

En 1914, 416,410 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure de chaland, furent draguées, en vertu du même contrat.

Contrat n° 9490 prolongé.

Avant le 15 décembre 1916, on avait autorisé le dragage, dans le havre principal de 1,095,000 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe "B", et 611,729 verges cubes furent enlevées pendant la saison de 1915.

L'autorisation fut accordée d'enlever 483,271 verges cubes, ce qui est la balance de la quantité totale autorisée le 14 avril 1915.

1. *Havre principal, partie sud.*—Les travaux furent commencés le 16 mai 1916, et la partie sud du havre principal a été élargie; la largeur moyenne était autrefois

de 1,825 pieds, elle est maintenant de 2,175 pieds, sur une longueur moyenne de 2,615 pieds.

On a enlevé 146,509 verges cubes de déblais, mesure de chaland, de la classe "B".

2. *Chenal King.*—Le chenal King a aussi été élargi et on a enlevé 40,316 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe "B", ou 32,289 verges cubes, mesurées sur place, ce qui donne un facteur d'expansion de 21·8 pour cent.

La profondeur obtenue est de 25 pieds.

3. *Dragage près du quai à l'acier, du Nord-Canadien.*—L'autorisation fut donnée, le 10 juillet, de draguer 8,200 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe "B" et 8,179 verges cubes furent subséquemment enlevées.

Les dimensions approximatives sont les suivantes: longueur, 300 pieds; largeur, 75 pieds; profondeur obtenue, 22 pieds plus 1 pied pour dragage au-dessous du niveau requis.

4. Bassin combiné entre l'élévateur du gouvernement et l'élévateur Davidson et Smith.

On a enlevé 6,948 verges cubes, mesure de chaland, et la profondeur est maintenant de 25 pieds plus 1 pied pour dragage au-dessous du niveau requis.

5. *Chenal et bassin donnant accès aux élévateurs "Saskatchewan et Grain Growers.*—Un arrêté en conseil en date du 8 juillet a accordé une prolongation du contrat de dragage de M. Phin, en y ajoutant 268,000 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe "B", qui doivent être draguées afin de fournir un bassin combiné entre les élévateurs *Saskatchewan et Grain Growers Co.,* ainsi qu'un chenal donnant accès à ce bassin et ayant une profondeur de 25 pieds.

Description du travail autorisé et de ce qui a été fait:

Chenal:—Longueur, 1,500 pieds; largeur, 400 à 175 pieds; largeur moyenne, 288 pieds; profondeur obtenue, 25 pieds plus 1 pied au-dessous du niveau requis; quantité de déblais enlevés, 108,021 verges cubes.

Bassin:—Longueur, 1,200 pieds; largeur, 175 pieds; profondeur obtenue, 25 pieds plus 1 pied au-dessous du niveau requis; quantité de déblais enlevés, 112,373 verges cubes, mesure de chaland, et 4,407 verges cubes, mesurées sur place. On devra draguer encore 35,000 verges cubes, ou 220 pieds de longueur du bassin, pour terminer ce travail.

Sommaire.

	Verges cubes, mesure de chaland.
Elargissement de la partie sud du havre principal	147,509
Elargissement du chenal King	40,316
Près du quai à charbon du Nord-Canadien	8,179
Bassin combiné entre l'élévateur du gouvernement et l'élévateur Davidson & Smith	6,948
Chenal des élévateurs Saskatchewan et Grain Growers	108,021
Bassin combiné entre les élévateurs Saskatchewan et Grain Growers Co	112,373
	423,346

Toutes les profondeurs mentionnées se réfèrent au zéro de l'échelle du ministère des Travaux publics et qui correspond à l'élévation 601·86, au-dessus du niveau moyen de la mer. Pendant la saison de navigation, l'eau se maintient presque toujours au-dessus de ce niveau.

Tous les déblais enlevés appartiennent à la classe "B" et consistent en sable et en glaise, excepté dans le bassin des élévateurs des *Grain Growers* et de la *Saskatchewan Co-Operative,* où l'on rencontre du tuf et du roc schisteux.

Dans les cas de structures qui auraient pu être endommagées, le ministère a été dégagé de responsabilité d'une manière satisfaisante.

Une seule drague, la *Kennaquhair* a été employée en 1916.

La distance moyenne de remorquage a été de 2 milles, mais la plus grande partie des déblais a été déposée sur les emplacements des élévateurs de la *Saskatchewan Co-Operative Elevator Co.*

Les travaux ont été suspendus pour la saison, le 14 décembre 1916.

PORT-BURWELL.

Port-Burwell est un port de refuge important, situé à l'embouchure de la crique Otter, sur la rive nord du lac Erié.

Le 22 mai, des instructions furent reçues de réparer les quais, les murs de soutènement, etc.

Les travaux furent faits du 17 juillet au 30 novembre.

Les conditions ayant changé dans le havre, on a démoli environ 40 pieds du brise-lames. Ce travail a été fait par les dragues *Nos 114* et *117*.

PORT-HOPE.

Port-Hope, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 60 milles à l'est de Toronto.

Afin de donner aux abords de l'entrepôt la profondeur de 16 pieds nécessaire aux bateaux pour y accoster, on a entrepris d'y faire du dragage.

Des soumissions furent demandées pour l'enlèvement d'une quantité de déblais estimée à 38,000 verges cubes, mesurées sur place et le contrat fut accordé à la *Randolph Macdonald Co.,* à raison de 18 cents par verge cube. Les travaux furent faits du 14 juin au 22 août. Pendant cette période, on a enlevé 38,096 verges cubes, *in situ,* de sable et d'alluvions distribués sur l'étendue suivante:

A partir d'un point situé à 150 pieds au nord de l'entrepôt du quai de l'est, le chenal a une largeur de 73 pieds; à 260 pieds au sud du point de départ, le chenal a 177 pieds de largeur; il a ensuite une largeur moyenne de 179 pieds, sur une distance de 425 pieds, après quoi il se rétrécit à 165 pieds de largeur, entre les quais de l'entrée du havre; il conserve ensuite cette largeur sur une distance de 200 pieds, ou jusqu'à l'eau profonde.

PORT MAITLAND.

Pendant la saison de 1916, on a dragué un chenal de 300 pieds, à partir de l'eau profonde dans le lac jusqu'à la décharge du canal d'alimentation du canal Welland. La longueur totale de l'ouvrage est d'environ 5,000 pieds; les 200 pieds du côté ouest du chenal ont été dragués à travers la barre de l'entrée extérieure des quais, à une profondeur de 21 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse; les autres 100 pieds ont une profondeur extrême de 28 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Un chenal d'environ 50 pieds de largeur et de 400 pieds de longueur a été dragué à une profondeur de 12 et 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'entrée de la décharge du canal d'alimentation du canal Welland pour permettre aux bateaux de pêche d'y décharger leur poisson et d'y prendre un chargement de charbon.

On a aussi dragué un bassin d'amarrage sur le côté est de la rivière, à 21 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, un bassin de virage sur le côté opposé de la rivière et une partie du chenal projeté de 435 pieds, à partir du canal Welland. On a amélioré le chenal sur une longueur totale de 7,400 pieds.

On se propose d'approfondir et d'élargir le chenal à partir de l'eau profonde dans le lac, jusqu'au lot n° 10, une distance d'environ 20,000 pieds. L'exécution de ce projet exigera le dragage de 1,581,000 verges cubes, mesurées sur place. Le contrat actuel autorise le dragage de 826,000 verges cubes, dont 628,703 verges ont été enlevées pendant la dernière saison. Les déblais enlevés étaient du sable et du gravier, dans la barre extérieure; du sable, de la glaise et des alluvions, dans la rivière.

Quantité totale de déblais enlevés par les dragues hydrauliques et à cuiller, 626,319 verges cubes (m.p.) Quantité totale de déblais enlevés par la drague à cuiller, 122,757

verges cubes, mesurées sur place. Quantité totale de déblais enlevés par la drague à cuiller, 153,059 verges cubes, mesurées à bord des chalands. Facteur d'expansion 24.7 pour 100.

De ce montant total de 122,757 verges cubes, 43,417 verges cubes, mesurées sur place, ont été enlevées dans les limites déterminées par le contrat et les déblais ont été jetés à l'eau.

Le reste, 79,340 verges cubes, ont été enlevées au-dessous des niveaux et des lignes fixés et ces déblais ont été jetés à l'eau. Ce montant comprend aussi le dragage fait pour des fins commerciales.

Ce dragage a été fait à raison de 12 cents par verge cube, mesurée sur place.

Entrepreneurs: *The Great Lakes Dredging Co., Ltd.,* Port Arthur, Ont.

Durée du travail:

La drague hydraulique *Shuniah* a travaillé du 10 juin au 13 décembre 1916.

La drague à cuiller *N° 8* a été employée du 30 juin au 17 novembre 1916.

Il fraudra probablement deux ans pour terminer les améliorations projetées.

Des mesurages faits au printemps indiquent qu'il ne s'est fait qu'un très petit montant de remplissage dans l'étendue draguée en 1916.

RIVIÈRE THAMES.

Dragage.

La ville de Chatham est située sur la rivière Thames, à 18 milles du lac Ste-Claire. Il se fait un trafic important à cet endroit et il a fallu y faire du dragage pour approfondir la rivière en face du quai.

On a dragué une étendue de 854 pieds par 50 pieds, à une profondeur de 10 pieds au-dessous du zéro.

On a enlevé 11,050 verges cubes de déblais mesurés à bord des chalands.

Ce travail a été fait par la drague du ministère *N° 120,* du 5 au 30 octobre.

Les déblais ont été remorqués à une distance de 3½ milles en descendant le courant.

Embouchure.

Tout le trafic qui se fait entre la ville de Chatham et les Grands lacs doit passer au-dessus de la barre qu'il y a dans le lac Ste-Claire, à l'entrée de la rivière.

Afin d'approfondir le chenal d'entrée, la drague du ministère *N° 120,* a été employé du 7 juin au 2 octobre, à creuser un chenal de 7,000 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur au-dessous du zéro.

On a enlevé 50,270 verges cubes de déblais mesurés à bord des chalands.

Ce chenal est en ligne avec les phares.

CRIQUE SAINT-JEAN (ST. JOHN CREEK).

Le ruisseau ou crique St-Jean, dans le comté d'Ontario, traverse le canton de Rama; il prend sa source dans le lac St-Jean et se jette dans la rivière Noire.

Le ministère des Travaux publics avait sur ce ruisseau un barrage servant à régulariser le niveau de l'eau. Par un arrêté en conseil, en date du 1er septembre, ce barrage a été transféré au ministère des Chemins de fer et Canaux.

SAULT SAINTE-MARIE.

Sault Sainte-Marie, y compris la ville contiguë de Steelton, a une population d'environ 20,000 âmes. Cette ville est située sur la rivière Ste-Marie vis-à-vis des chutes Ste-Marie.

On a exécuté des réparations au quai de l'endroit par du travail à la journée, du 6 juin au 31 octobre 1916.

On a entièrement renouvelé le mur en béton, formant la face du quai, qui était considérablement érodé et dangereux. Ce mur a 6 pieds de hauteur et 4 pieds d'épaisseur; à l'aide d'explosifs, on en a démoli une longueur de 200 pieds, qu'on a remplacé par du béton frais, placé suivant les règles du métier. Une grande partie de la surface du quai, environ 24,000 pieds carrés, a été recouverte de tuf concassé fin, qu'on a solidifié avec un gros rouleau à vapeur. On a aussi fait des petites réparations à l'entrepôt.

L'autorisation fut accordée de dépenser un montant de $750 pour reconstruire, par du travail à la journée, l'édifice de la douane, situé sur le quai du gouvernement et qui avait été détruit par le feu quelque temps auparavant. Les travaux furent commencés le 1er février et terminés le 31 mars 1917.

C'est un édifice en bois, de 42 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, dont l'intérieur est divisé pour former deux bureaux et un entrepôt, réservé pour l'usage du ministère des Travaux publics.

RIVIÈRE SEVERN.

La rivière Severn, dans le comté d'Ontario, sort des lacs Couchiching et Saint-Jean et se dirige dans la direction nord-ouest, en passant par le canton de Rama et le district de Muskoka, pour se jeter dans la baie Georgienne.

Les barrages qu'il y a sur cette rivière servent à régulariser le niveau de l'eau dans les lacs Simcoe et Couchiching; ils ont été transférés au ministère des Chemins de fer et des Canaux, par un arrêté en conseil en date du 1er septembre 1916.

TORONTO.

Toronto, comté de York, est une ville de 500,000 habitants, située sur la rive nord du lac Ontario.

(Les travaux à cet endroit sont décrits dans le rapport annuel de 1915.)

Section A.—Mur de soutènement.—On n'a pas encore commencé les travaux de construction de ce mur de soutènement projeté, en pilotis et en béton armé.

Section B.—Brise-lames.—La construction des caissons fut commencée le 28 mai 1914; le premier caisson fut immergé à l'extrémité ouest ou extrémité Humber, le 31 juillet 1914. Depuis cette date jusqu'au 31 décembre 1916, quarante caissons de 100 pieds et huit caissons de 30 pieds ont été placés. Dix de ces caissons ont 14 pieds de largeur; vingt ont 16 pieds et le reste des caissons ont une largeur proportionnelle. Trente des caissons de 100 pieds et six des caissons de 30 pieds ont été placés sur un fond de sable et sur des lits préparés pour les recevoir; ils ont ensuite été remplis de pierres.

Sur les deux côtés de cet encaissement, on a enfoncé 1,303 pilotis de 28 et de 30 pieds de longueur, à cinq pieds de distance d'axe en axe. Le 23 juin 1914, afin de préparer les lits des caissons, les entrepreneurs ont fait du dragage à partir de l'extrémité Humber en allant vers l'est; en tout 56,149 verges cubes, mesure de chaland, de sable et de glaise, furent enlevées.

L'ouvrage fut aussi commencé à l'extrémité est du brise-lames près de l'angle nord-ouest du nouveau chenal de l'ouest, dix caissons de 14 pieds de largeur et deux caissons de retour, de 30 pieds, construits pour s'adapter au fond en roc, furent mis en place et remplis de pierres.

Tous ces caissons avaient été construits pour être placés sur la section dont le fond est en sable; on exigea des entrepreneurs qu'ils les taillent et les placent sur le fond en roc; pour cet ouvrage additionnel on leur accorda le prix coûtant augmenté de dix pour cent, tel que prévu par la clause 36 de leur contrat. Cet ouvrage additionnel coûta au ministère la somme de $2,688.16.

Certains caissons placés par les entrepreneurs durant la saison de 1914, n'étaient pas dans un alignement parfait. Leur position a été rectifiée au cours de la dernière saison, sans frais pour le ministère. Afin d'augmenter la stabilité de cette section,

les entrepreneurs ont reçu l'ordre de construire tous les autres caissons d'une largeur de 16 pieds.

Les dépenses totales faites pendant le dernier exercice financier, sur cette section de l'ouvrage, ont été de $170,963.07.

Section " C ".—Chenal des bateaux et bassin de virage.—Au cours de l'année dernière, on a fait les travaux suivants: Les pilotis ronds des chevalets et les pilotis d'ancrage ont été rectifiés sur une longueur de 4.410 pieds linéaires du mur; le mur a été continué sur une longueur de 4,735 pieds, ce qui lui donne une longueur totale de 9,145 pieds; le mur est fini avec des pièces de couronnement en pruche, de 6 x 12 pouces et de 20 pieds de longueur, et avec des solives en sapin de la Colombie-Britannique, de 10 x 12 pouces par 20 pieds.

Une longueur totale de 8,786 pieds a été lambrissée à parements jointifs, avec une palée en pilotis de 12 x 12 pouces par 40 pieds; 4,410 pieds de ce mur sont en ouvrage rectifié et 4,376 pieds sont de construction nouvelle. Des moises de 12 x 12 pouces par 22 pieds ont été placées sur une longueur totale de 8,001 pieds, dont 4,410 pieds sont du vieil ouvrage rectifié et 3,591 pieds sont du nouvel ouvrage. L'acier de structure nécessaire a aussi été posé. Le mur a été assujetti avec des barres d'ancrage, de 2 pouces de diamètre et de 50 pieds de longueur, reliées au pilotis d'ancrage, en arrière du mur, sur une longueur de 1,937 pieds. On a posé 4,857 verges cubes de béton sur une longueur de 2,707 pieds.

On se propose de terminer ce travail de rectification au cours de l'année prochaine, lorsque le reste de cette section sera mis à sec. Les dépenses totales faites sous ce titre pendant le dernier exercice financier ont été de $953,673.53.

Section " D "—Murs de soutènement et plan incliné du côté nord.—Au cours de l'année, on a fait les travaux suivants: Les pilotis ronds des chevalets et les pilotis d'ancrage ont été rectifiés sur 2,457 pieds de la longueur du mur et on a fait du nouvel ouvrage sur une longueur de 250 pieds, ce qui donne au mur une longueur totale de 2,707 pieds; il est fini avec des pièces de couronnement en pruche de 6 x 12 pouces par 8 pieds et avec des solives en sapin de la Colombie-Britannique, de 10 x 12 pouces par 20 pieds. Sur toute sa longueur, le mur est lambrissé à parements jointifs par une palée de pilotis de 12 x 12 pouces par 40 pieds. Des moises en sapin de la Colombie-Britannique, de 12 x 12 pouces par 22 pieds, ont été placées dans le mur sur une distance de 4,237 pieds, dont 3,737 pieds d'ouvrage rectifié et 500 pieds de nouvel ouvrage. L'acier de structure nécessaire a aussi été posé. Toute la structure est retenue par des barres d'ancrage de 2 pouces de diamètre, longues de 50 pieds et assujetties à des pilotis d'ancrage, placés en arrière du mur, et arrêtés par une barricade de 1,937 pieds de longueur. On a déposé 4,857 verges cubes de béton sur une longueur de 2,707 pieds.

Il a fallu dépenser $12,576.01 pour ancrer plus solidement 1,529 pieds des murs du plan incliné du côté, à cause du fond sur lequel ils reposent et qui n'offre aucune consistance. Les entrepreneurs ont été payés pour ce travail, d'après la clause 36, de la page 33 de leur contrat, qui stipule que ces travaux seront payés au prix coûtant avec une addition de dix pour cent.

Les travaux ont été terminés sur la plan incliné de la partie nord de cette section. Les travaux compris dans la partie mise à sec par la construction des batardeaux ont été rectifiés par les entrepreneurs à leurs propres frais, et à l'entière satisfaction du ministère.

On se propose de terminer la rectification de cette section, aux mêmes termes lorsque les autres parties seront mises à sec.

WAUBAUSHENE.

Waubaushene est une ville située sur la baie Georgienne, dans le canton de Tay, comté de Simcoe; la population est d'environ 1,000 habitants. Le chemin de fer du Grand-Tronc a une station et des cours à marchandises dans cette ville.

On a fait du dragage à cet endroit afin de creuser un chenal à eau profonde, pour permettre aux remorqueurs de se rendre directement aux scieries de la *Georgian Bay Lumber Co.* et de la *Passerton Lumber Co.*

Le chenal est abrité de tous les côtés excepté du nord-ouest.

Un contrat fut accordé à la *Penetanguishene Dredging Co., Ltd.,* pour l'enlèvement de 18,500 verges cubes de déblais de la classe B, mesurés sur places, à raison de 26 cents par verge cube. Les déblais dragués consistaient en sable, en vase et glaise dure. Le chenal dragué a 5,637 pieds de longueur, une largeur moyenne de 106 pieds et une profondeur de 11 pieds au-dessous du zéro de l'échelle, correspondant à l'élévation 580. On a enlevé une couche de 3.2 pieds d'épaisseur. En 1916, on a dragué une superficie de 156,094 pieds carrés.

Pour terminer le creusage de ce chenal, on devra enlever encore 52,199 verges cubes de déblais de la classe " B ", mesurés sur place.

Du 31 juillet au 16 novembre, on a dragué 18,293 verges cubes de déblais de la classe "B", mesurés sur place.

Cet ouvrage sera probablement de nature permanente.

MANITOBA.

RIVIÈRE ASSINIBOINE.

Les inondations du printemps ayant endommagé les digues construites sur les rives de la rivière Assiniboine, à l'est de Portage-la-Prairie, il a fallu y faire des réparations pour que le reste de ces ouvrages serve à quelque chose.

On a construit deux ponceaux de 60 pieds de longueur et 3 pieds de diamètre, une nouvelle digue de 1,192 pieds de longueur et on a réparé les vieilles digues sur une longueur de 3,492 pieds.

BIG-GEORGE-ISLAND.

Le besoin d'un havre de refuge devenant urgent, on a creusé un chenal conduisant du lac Winnipeg au havre naturel de Big-George-Island, comté de Selkirk. Une partie de l'ouvrage comprenait le creusage d'un abri temporaire pour la drague.

Cet abri temporaire a une longueur de 910 pieds et une largeur au fond de 35 pieds; il offre une profondeur de six pieds à l'eau basse. Le chenal a 455 pieds de longueur, une largeur de 35 pieds au fond et une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

Il a fallu transporter au loin les déblais et il faudra plus tard faire d'autre dragage, car le chenal va se remplir.

Ces travaux furent faits du 17 juillet au 21 octobre 1916, par la drague *N° 204*; on a enlevé 7,675 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, de cailloux et de gravier, qu'on a transportés à une distance de un mille.

Cet ouvrage a coûté 66·58 cents par verge cube.

RIVIÈRE DAUPHIN.

Afin de permettre aux bateaux naviguant sur le lac d'utiliser le quai de la Marine et des Pêcheries, on a creusé, au moyen de dragage, un chenal, à partir de l'embouchure de la rivière Dauphin, comté de Selkirk, jusqu'au quai.

Il a été nécessaire de creuser quatre tranchées d'une longueur totale de 2,382 pieds et d'une largeur moyenne de 35 pieds au fond, ayant une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

Les déblais ont été charroyés à une distance d'un mille. On ne pense pas qu'il se fasse de remplissage.

Ces travaux ont été été faits du 25 mai au 15 juillet 1916, par la drague *N° 204,* qui a enlevé 10,027 verges cubes mesurées sur place, de gravier, de roc et de cailloux.

Cet ouvrage a été fait au coût de 52·63 cents par verge cube.

RIVIÈRE HOLE.

La rivière Hole se jette dans le lac Winnipeg, vis-à-vis l'île Noire (Black Island). On a construit un barrage en amont du quatrième rapide de la rivière Hole, pour conserver à la rivière le niveau qu'elle atteint au printemps et la rendre navigable jusqu'au lac Hole, une distance d'environ 15 milles.

Ce barrage a 90 pieds de longueur et une hauteur moyenne de 5 à 7 pieds.

On a placé 200 verges cubes de roc dans le barrage.

Dragage.

Afin de permettre aux bateaux de naviguer sur la rivière Hole, comté de Selkirk, on a fait du dragage pour enlever les morceaux de roc qui obstruaient le chenal.

La quantité totale de roc enlevé a été de 281 verges cubes. Le chenal a maintenant une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

Il a fallu jeter les déblais par-dessus bord. Le chenal ne se remplira pas.

Ces travaux ont été faits du 16 au 23 août 1916, par la drague *N° 202.*

L'ouvrage a été fait au coût de 117·33 cents par verge cube.

LE PAS.

Le Pas, dans le comté du même nom, est le terminus des chemins de fer Nord-Canadien et baie d'Hudson; la population de cet endroit est d'environ 2,000 habitants.

Le site du quai a été acheté pour un montant de $1,870, et on a aussi acheté vingt-huit cordes de pierre.

RIVIÈRE ROUGE—ÎLE CRESCENT.

Un banc d'alluvions s'étant accumulé sur le lit de la rivière à cet endroit, la drague *N° 205* a été employée pour améliorer le chenal des bateaux.

On y a creusé trois tranchées ayant une longueur totale de 5,363 pieds et une largeur de 40 pieds au fond, avec une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

Tous ces déblais ont été remorqués à une distance d'un mille. Ce chenal se remplira et il sera nécessaire d'y draguer de nouveau plus tard.

On a fait ces travaux du 7 juin au 20 juillet, et du 20 septembre au 31 octobre 1916, à l'aide de la drague *N° 205.* La quantité de déblais enlevés a été de 71,676 verges cubes, mesure de chaland, de vase et de sable.

Cet ouvrage a coûté 11·19 cents par verge cube.

RIVIÈRE ROUGE.

Middle-Ground.

Afin d'améliorer le chenal et d'agrandir la section de décharge de la rivière, pour faire disparaître le danger des inondations dans les environs de Selkirk, on a continué à draguer en bas de l'île Sugar, environ un mille et demi au nord de Selkirk, à l'endroit appelé Middle-Ground.

On a creusé trois tranchées ayant une longueur totale de 5,210 pieds, 160 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 4 pieds. Le chenal a une profondeur de 11 pieds à l'eau basse.

Il a fallu jeter les déblais par-dessus bord et il faudra faire du dragage additionnel plus tard car le fond est mouvant.

Ce travail a été fait du 31 juillet au 31 octobre 1916, par la drague *N° 201.* On a enlevé 123,590 verges cubes, mesurées sur place, d'alluvions, au coût de 6·31 cents par verge cube.

Nouveau chenal.

Après les inondations du printemps, il a fallu draguer le chenal à l'entrée de la rivière Rouge, pour enlever les dépôts d'alluvions.

Les travaux ont été faits du 6 mai au 29 juillet par la drague *N° 201*, qui a enlevé 53,589 verges cubes, mesurées sur place, de glaise sablonneuse, qui a été jetée par-dessus bord. On y a creusé deux tranchées, mesurant respectivement 1,182 x 100 x 3 pieds et 2,395 x 140 x 3 pieds. Le chenal a une profondeur de 11 pieds, à l'eau basse.

Du 13 au 24 mai 1916, la drague *N° 204* a enlevé 1,534 verges cubes de sable, mesure de chaland, qui a été remorqué à un demi-mille. La tranchée creusée a 280 pieds de longueur, 40 pieds de largeur au fond et donne un chenal de 11 pieds de profondeur à l'eau basse.

La drague *N° 205* a aussi été employée du 20 mai au 7 juin et a enlevé 3,298 verges cubes, mesure de chaland, de sable, qui a été remorqué à un demi-mille. La tranchée a 593 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et donne au chenal une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

Nombre total de verges cubes enlevées, 58,421.

Coût par verge cube, 8·24 cents.

RIVIÈRE ROUGE.

Nouveau chenal d'entrée.

La glace ayant empêché la mise en place de la pierre dans l'ouvrage de protection construit à l'embouchure de la rivière Rouge, en 1915-16, les travaux furent terminés l'été dernier au coût de $201.15.

Les tempêtes de 1916 détruisirent complètement une partie du vieux mur de protection, sur le côté ouest du chenal, à l'embouchure de la rivière, ce qui mit le reste du mur dans un état précaire.

Environ 648 pieds du mur ont été reconstruits avec de l'ouvrage de la classe B, qui paraît être le seul type d'ouvrage capable de résister à l'action des tempêtes.

SAINT-ANDRÉ.

Ecluse et barrage.

On a terminé cette année l'enlèvement de la pierre qui avait été employée pour le batardeau. Cette pierre nuisait à la sortie de l'eau du barrage en dirigeant le courant à travers le chenal navigable, offrant ainsi une menace à la navigation.

On a creusé quatre tranchées ayant une longueur totale de 1,929 pieds et une largeur de 40 pieds au fond, avec une profondeur moyenne de 5·82 pieds. Les déblais ont dû être remorqués à une distance d'un mille; il ne s'y fera pas de remplissage.

Ces travaux ont été faits du 31 juillet au 19 septembre par la drague *N° 205*, qui a enlevé 14,900 verges cubes, mesure de chaland, de roc, de graviers et de cailloux, à 27·4 cents par verge cube.

SELKIRK-SLOUGH.

Afin d'améliorer le chenal pour la navigation, on a continué le dragage de l'étang de l'ouest, qui est employé comme havre d'hiver par le ministère et où se trouve le chantier maritime du gouvernement.

Deux tranchées y ont été creusées, ayant une longueur totale de 4,932 pieds, une largeur de 40 pieds au fond et formant un chenal de 10 pieds de profondeur à l'eau basse.

Il a été nécessaire de remorquer tous les déblais à une distance d'un mille. On n'anticipe pas de remplissage à cet endroit.

Du 26 juillet au 16 août et du 23 août au 31 octobre, la drague *N° 202* a enlevé 32,450 verges cubes de glaise, mesure de chaland.

Le coût de cet ouvrage a été de 24·45 cents par verge cube.

ÎLE SNAKE.

On a fait du dragage à l'île Snake, comté de Dauphin, afin d'améliorer le chenal conduisant du lac à l'établissement de pisciculture du gouvernement, situé sur l'île.

Le chenal qu'on a creusé est composé de trois tranchées ayant une longueur totale de 1,538 pieds, une largeur de 35 pieds au fond et une profondeur de 6½ pieds à l'eau basse.

Il a été nécessaire de remorquer les déblais à une distance de ¼ de mille; ce chenal devra être dragué de nouveau plus tard, car il va s'y faire du remplissage.

Les travaux y ont été faits du 16 août au 15 septembre 1916, par la drague *N° 210*, qui a enlevé 5,581 verges cubes, mesure de chaland, de gravier, de glaise et de cailloux.

Ces travaux ont été faits au coût de 28·38 cents par verge cube.

WINNIPEGOSIS.

L'eau s'étant maintenue très basse dans le lac Manitoba, il a fallu draguer le chenal de la rivière Mossy, ainsi que les chenaux des quais de la " Armstrong Trading Co.", de la " Canadian Fisheries " et de la " Standard Lumber Co."

Une partie de ce chenal dragué a 3,414 pieds de longueur et 25 pieds de largeur au fond, une partie de 479 pieds de longueur a 8 pieds de largeur au fond et le reste du chenal, 30 pieds de longueur, a 20 pieds de largeur au fond. Sur toute sa longueur le chenal a 8 pieds de profondeur à l'eau basse.

Tous les déblais ont été remorqués à une distance de ¾ de mille; ce chenal devra être dragué de nouveau, car il s'y fait du remplissage.

Les travaux ont été faits du 7 juillet au 17 août 1916, par la drague *N° 210*. On a enlevé 9,208 verges cubes, mesure de chaland, de sable, de glaise, de cailloux et de tuf.

Ces travaux furent faits au coût de 31·05 cents par verge cube.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

BELLA-BELLA.

Bella-Bella est situé sur la côte orientale de l'île Campbell, à 170 milles de Prince-Rupert. En cet endroit se trouve un des plus anciens postes de la compagnie de la Baie d'Hudson, et depuis 1833, c'est le lieu de débarquement des approvisionnements et des malles pour les habitants de cette contrée et de ses environs. On a proposé de reconstruire le quai, que son propriétaire actuel, M. J. A. Pauline, a transporté au ministère. Le nouveau quai aura une tête de 80 x 40 pieds et des abords de 120 pieds de longueur; il sera construit avec des pilotis en bois créosoté.

BAIE-BISHOP.

La baie Bishop, district de Comox-Atlin, est située dans le détroit de Georgie, sur le côté de la Colombie-Britannique, 20 milles à l'ouest de la rivière Powell et 100 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. C'est un endroit important pour l'expédition du poisson et les vaisseaux caboteurs y arrêtent régulièrement.

La permission fut accordée de construire un quai flottant dans cette baie et un contrat fut accordé à "James McDonald & Co." pour l'exécution de ces travaux à raison de $689.12.

Ce quai consiste en un caisson flottant de 36 x 50 pieds construit en cèdre et un abord de 6 x 120 pieds, ancrés en la manière ordinaire. On y a aussi construit un hangar de 10 x 12 pieds. Les travaux furent faits du 21 au 27 novembre.

BURTON.

Il a fallu draguer presque continuellement pour entretenir le chenal de la rivière Colombie et enlever des barres de gravier qui se forment à la tête des lacs Arrow inférieurs. Ces barres sont dues au courant qui désagrège une batture de gravier de 1,900 pieds de longueur et 20 pieds de hauteur, située près de la rive est de la rivière. Afin de rendre le chenal permanent, on a décidé de protéger cette batture au moyen d'un revêtement de fascines et de roches.

Du 7 novembre 1916 au 6 février 1917, ces travaux ont été continués et la partie inférieure de la rive a été protégée sur une longueur de 1,450 pieds et une largeur moyenne de 55 pieds. Les travaux de protection du rivage se trouvent ainsi terminés sur une longueur de 2,750 pieds.

RIVIÈRE COURTENAY.

La rivière Courtenay se dirige dans une direction sud-est et se décharge dans le port de Comox. Courtenay, près de son embouchure, est la principale ville de la vallée de Comox, qui a environ 6 milles de largeur et 40 milles de longueur. C'est aussi le terminus nord du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

En 1914 et 1915, la drague *King Edward* du ministère a dragué un nouveau chenal de 3,000 pieds de longueur par 100 pieds de largeur pour améliorer et redresser le vieux chenal tortueux, qui traverse les rives plates que couvrent les marées, entre la baie de Comox et l'embouchure de la rivière Courtenay. Comme d'autres améliorations étaient nécessaires entre le point où la drague a cessé les travaux et la ville de Courtenay, on a donné autorisation pour que la drague *Victoria* du type "orange peel" à godets fit un chenal de 80 pieds de largeur, à l'embouchure de la rivière et en bas de la ville de Courtenay, respectivement. L'enlèvement de nombreux cailloux et de souches permit de donner la profondeur d'eau requise sur les deux battures, et facilita la navigation des bateaux qui remontent cette rivière. La drague a été mise en opération le 12 février 1917; et au 31 mars une distance de 1,500 pieds avait été draguée à partir du pont Courtenay, en sus du dragage fait à l'embouchure de la rivière. La partie principale du dragage, qui reste à faire, consiste à creuser dans la batture supérieure un chenal à la profondeur voulue.

On a jeté les déblais par dessus bord sur les côtés du chenal. Il a été enlevé 2,999 verges cubes de déblais, y compris 132 gros cailloux isolés et 52 souches. Il peut arriver qu'il se fasse du remplissage qui nécessitera un autre dragage dans deux ou trois ans pour déblayer le chenal.

CRACROFT.

Le quai flottant de Cracroft, district de Comox-Atlin est situé sur la côte sud-ouest de l'île Cracroft et est un point d'arrêt régulier des bateaux caboteurs.

On a construit à Cracroft un quai flottant de 30 x 50 pieds, avec un abord de 350 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, et un hangar de 12 x 16 pieds, ancré en la manière ordinaire.

Les travaux furent faits du 24 novembre au 3 mars, par "James McDonald & Co.", à des prix par unité.

RIVIÈRE FRASER.

(*Jetée du bras nord.*)

Les travaux entrepris à l'embouchure du bras nord de la rivière Fraser ont pour but de maintenir un chenal navigable à travers les bancs de sable qui se trouvent à cette embouchure. L'ensemble de cet ouvrage comprend le dragage d'un chenal de 21,685 pieds de longueur, par 300 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, ainsi que la construction d'une jetée, formée de

cloisons en pièces de bois et de matelas en fascines chargés de pierres, de 22,191 pieds de longueur, placée parallèlement sur le côté sud du chenal dragué.

La jetée a été construite en 1915-16, on en trouvera les détails dans le rapport de cette année.

La "Pacific Dredging Co.", de Vancouver, a terminé son contrat le 31 décembre. Pendant le dernier exercice financier, 747,728 verges cubes de déblais ont été draguées, ce qui fait un total de 3,028,234 verges cubes draguées dans ce chenal.

Dragage.

Le bureau de commerce et divers industriels intéressés de New-Westminster, firent une requête demandant de faire du dragage à l'embouchure du Bras-Nord de la rivière Fraser, en bas du pont de l'île Lulu.

Cette demande ayant été autorisée, la drague *King Edward* commença le 24 juillet à draguer un chenal de 1,200 pieds de longueur par 150 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Cet ouvrage a été complété le 26 août et l'on a enlevé 37,300 verges cubes de sable et de gravier fin que l'on déposa à l'extrémité supérieure de l'île Poplar.

Il est très possible qu'il faudra faire d'autre dragage avant longtemps dans cette localité parce que le fond de la rivière est très mouvant.

Embranchement du sud.

L'embranchement sud comprend cette partie du bras nord de la rivière qui coule depuis Eburne, dans la direction sud et sud-ouest, jusqu'au golfe de Georgie. Le but du dragage en cet endroit est de creuser un chenal de 10 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, en continuation du chenal déjà dragué par le ministère, en 1911, en avant d'Eburne.

Tout l'ouvrage consiste à creuser un chenal de 6,225 pieds de longueur par 150 pieds de largeur, et l'on calcule que l'on devra enlever une quantité totale de 227,025 verges cubes de sable et d'alluvion mesurées sur place.

Pendant le dernier exercice, 101,790 verges cubes de déblais ont été enlevées, et l'on a complété une tranchée de 3,700 pieds.

Autorisation ayant été donnée de compléter ce dragage, la drague *King Edward* a repris l'ouvrage le 10 avril, et l'a continué jusqu'au 18 avril, lorsque des ordres furent reçus de transporter la drague à la rivière Powell. Le 16 mai suivant on a remis la drague en opération, et le 30 juillet le dragage était complété. Pendant ce temps, 125,235 verges cubes de déblais ont été enlevées. On s'attend que l'efficacité de ce dragage sera permanente.

Jetée de Seveston.

Les travaux que l'on fait à l'embouchure de l'embranchement principal de la rivière Fraser ont pour but de retenir toute l'eau qui passe sur les battures de sable dans un même chenal qui sera dragué parallèlement aux jetées qu'on se propose d'y construire. La jetée du côté nord du chenal aura 27,000 pieds de longueur. Au 31 mars dernier on en avait construit 15,800 pieds, en comprenant la première section de 6,900 pieds linéaires.

Pendant l'exercice financier de 1916-17, on a construit la deuxième section de la jetée de 7,100 pieds de longueur et on l'a prolongée ensuite de 1,800 pieds. Le contrat pour la construction de cette deuxième section a été accordé à la *Marsh-Hutton-Powers Co.*, de New-Westminster, le 4 juin 1915. Le 15 août 1916, un arrêté en conseil autorise une extension de ce contrat pour la construction d'une longueur additionnelle de 1,800 pieds.

Les travaux ont été commencés le 18 juin 1915 et consistent en un ouvrage en fascines et en pierres, dont les quantités suivantes ont été employées.

	Contrat original.	Extension.	Total.
Fascines	120,262 verges cubes	25,000 verges cubes	145,262 verges cubes.
Roc, gros morceaux	48,350 tonnes	12,500 tonnes	60,850 tonnes.
Roc, petits morceaux	77,800 tonnes	19,100 tonnes	96,900 tonnes..
Bois	42,600 pieds (m.p)	6,300 pieds (m.p)	48,900 pieds (m.p).

Le tableau suivant indique la quantité de matériaux mis en œuvre et ce qu'il reste à faire.

	Quantité mise en œuvre	Quantité qu'il faudra mettre en œuvre.
Fascines	141,700 verges cubes	3,562 verges cubes.
Roc, en gros morceaux	54,000 tonnes	6,850 tonnes.
Roc, non trié	6,850 tonnes	
Roc en petits morceaux	96,100 tonnes	800 tonnes.
Bois	35,500 pieds (m.p)	13,400 pieds (m.p.).

Bancs de sable.

Les bancs de sable, dans la rivière Fraser, se prolongent de Steveston-Ouest jusqu'à environ 5½ milles en eau profonde dans le golfe de Georgie. Ces bancs de sable forment de véritables barres à marée basse, à l'exception du chenal qui les traverse. Depuis plusieurs années, on avait remarqué que ce chenal avait une tendance à se frayer une course droite à travers la barre de sable au nord du vieux chenal, alors au moyen de dragage on a aidé cette tendance naturelle de la rivière, et il en est résulté la production du chenal principal des vaisseaux en cet endroit. Ce chenal a une profondeur minimum de 15 pieds; c'est pour garder ou augmenter cette profondeur et en même temps pour redresser ce chenal que l'on fait du dragage en cet endroit.

Les dragues *303* et *King Edward,* du ministère, ont été employées pendant le cours de cette année pour entretenir et améliorer le chenal parallèlement avec la jetée depuis la bouée n° 24 jusqu'au golfe de Georgie. Les tableaux suivants donnent un aperçu des travaux exécutés par chaque drague dans cette partie de la rivière:—

DRAGUE "303".

Drague en opérations.	Verges cubes, mes. de chaland.	Déblais.
1er avril 1916	692,800	Sable et glaise.
31 mars 1917		

DRAGUE "KING EDWARD"

28 aout au 10 octobre	41,460	Sable et glaise.
16 oct. au 25 nov	34,855	
	76,315	

Ce tableau indique un total de 769,115 verges cubes de déblais enlevés dans le chenal pendant le présent exercice financier.

Les opérations de la drague *King Edward* ont été bornées à creuser une tranchée de 1,800 pieds de longueur par 150 pieds de largeur à travers une barre qui s'était formée à l'extrémité extérieure de la tranchée entre les bouées nos 1 et 3, tandis que la drague *303* a aidé la drague *King Edward* a élargir la tranchée en cet endroit, à part du dragage qu'elle a fait en diverses parties du chenal entre la bouée n° 3 et la bouée n° 24.

En général, le chenal dragué paraît se maintenir à la profondeur creusée; aux différentes périodes des hautes marées, il se fait alternativement dans le lit de la rivière Fraser de l'affouillement et du remplissage.

HOPE-POINT.

Hope-Point, district de Comox-Atlin, est situé à l'extrémité sud-est de l'île Gambier, détroit de Howe, à 20 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver.

La permission fut donnée d'employer une partie du montant voté pour l'île Gambier, afin de construire un quai flottant à Hope-Point et un contrat fut accordé à "James McDonald & Co.", de Vancouver, pour faire l'exécution de ce travail, à raison de $921.22.

Ce quai est en pièces de cèdre recouvertes d'un plancher et mesure 34 x 44 pieds; l'abord a 6 x 100 pieds et est raccordé à un caisson de 8 x 10 pieds. Le quai flottant est assujetti par des estacades; il y a un hangar de 10 x 12 pieds sur le quai. Ces travaux ont été faits du 6 au 22 septembre.

ÎLE JEDIDIAH.

L'île Jedidiah, dans le district de Comox-Atlin, est située entre l'île Texada et l'île Lasqueti dans le détroit de Georgie, à 50 milles de la cité de Vancouver.

Autorisation ayant été donnée de construire un quai flottant, les travaux furent commencés à la journée, le 5 octobre, et complétés le 31 mars.

Ce quai nouveau comprend une tête de 16 x 34 pieds, un abord de 10 x 120 pieds en chevalets, une passerelle de 6 x 32 pieds et un hangar de 10 x 12 pieds.

VILLAGE DE KITIMAT.

Ce village est situé à la tête du bras de Kitimat, sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, à 150 milles de Prince-Rupert.

Dans le cours du mois de novembre on a construit en cet endroit un débarcadère flottant, comprenant une tête de 20 x 60 pieds et un abord de 6 pieds de largeur par 100 pieds de longueur. Trois faisceaux de pilotis ont été enfoncés en avant du débarcadère pour amortir le contre-coup des gros vaisseaux qui accostent à ce quai. Au mois d'août dernier, les habitants du village de Kitimat ont présenté une requête demandant de construire deux quais flottants au lieu d'un seul dans la baie de Kitimat, dont l'un plus petit serait construit sur le côté opposé de la baie, vis-à-vis du grand débarcadère, dans le but de servir à l'accostage des petits bateaux à gazoline. Sur une autorisation officielle, cette demande a été accordée, et les travaux ont été exécutés à la journée de la manière la plus satisfaisante.

RIVIÈRE LILLOOET.

La rivière Lillooet, dans le district de New-Westminster, est la décharge du lac Lillooet; elle traverse une plaine basse appelée Pitt Meadows, et se jette dans la rivière Pitt, à deux milles en haut de la jonction de cette dernière avec la rivière Fraser.

On a autorisé de détourner le cours de la rivière Lillooet en coupant un chenal droit à travers un pointe de terre. Ce détournement a pour but d'éviter une courbe brusque, faciliter la descente des billots et empêcher l'eau de refouler en arrière et inonder les terrains.

Un marché fut conclu avec J. W. Pike, de Vancouver, pour creuser une tranchée de 328 pieds de longueur par 80 pieds de largeur et 4·5 pieds de profondeur. Il a été enlevé par cet ouvrage 8,425 verges cubes de déblais, y compris les talus, et le dragage a été fait à raison de 12 cents par verge cube.

LITTLE-RIVER (CAP LAZO).

On a accordé l'autorisation de construire un quai, à Little-River, à trois milles au nord de Cap-Lazo, sur la côte est de l'île Vancouver, où il y a une station de télégraphie sans fil, du gouvernement.

On y a construit un quai de 80 x 30 pieds, pourvu d'un hangar et d'une cale d'accostage. Un abord de 315 x 14 pieds, avec un élargissement de 30 pieds pour permettre aux voitures de tourner, donne accès à ce quai. Ces travaux ont été faits par la compagnie James MacDonald, en vertu d'un contrat, et complétés en décembre 1916.

LLOYD-POINT.

Lloyd-Point, dans le district de Comox-Atlin, est située sur la terre ferme le long de la côte de la Colombie-Britannique vis-à-vis l'île Rodonda, dans le chenal Hornfrey, à 120 milles à l'ouest de la ville de Vancouver.

Il a été décidé qu'un débarcadère flottant coûterait moins cher et conviendrait mieux qu'un quai pour les habitants de cet endroit; c'est pourquoi on y a érigé une structure flottante de 30 x 40 pieds. On a aussi construit un hangar, de 10 x 12 pieds, avec des murs de 8 pieds, pour la commodité du public et pour y déposer le fret dans le cas de mauvais temps. Un contrat a été adjugé à James McDonald & Co. pour construire ce quai, y compris tout l'ouvrage, la fourniture des matériaux et leur mise en œuvre.

Les travaux commencés le 21 novembre ont été terminés le 20 février.

NANAÏMO.

Nanaïmo, dans le district de Nanaïmo, est le centre de la région minière de charbon sur l'île de Vancouver et le principal port pour la pêche au hareng; cette ville est située à 40 milles de Vancouver et à 73 milles au nord de Victoria.

Des réparations générales ont été faites au quai du gouvernement. On a placé 19 pilotis de sapin et 20 pilotis créosotés dans la tête du quai et l'abord et on a renouvelé les pièces de couronnement, les solives, les soliveaux, le plancher et le garde-corps.

On a allongé de 20 pieds l'abord du quai afin d'en réduire la pente à partir de la rue et on a transporté le hangar sur l'angle nord-ouest du quai.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 19 septembre au 23 octobre 1916.

Dragage.

(Les travaux exécutés en cet endroit sont décrits dans le rapport annuel de 1916.)

La drague dérocheuse *Lobnitz* a été en opération pendant toute l'année dans le port de Nanaïmo, et dans le rapport sur ces travaux on estime que 11,537 verges cubes de roc ont été broyées. D'après le rapport du capitaine de la drague *Ajax,* celle-ci a enlevé, entre le 1er novembre et le 8 décembre 1916, les quantités suivantes de déblais:

—		Roc.	Tuf, gravier alluvion, etc.	Total des v.c. mesurées dans les chalands.
	Rocher Nichol	3,483	390	3,873
Chenal nord	Bloc "H"	545	....	545
	Bloc "I"	268	....	268
	Bloc "J"	1,396	....	1,396
Enlevés en 1916-17		5,692	390	6,082
Enlevés aux endroits ci-dessus mentionnés en 1914-15		3,940	890	4,830
Enlevés aux endroits ci-dessus mentionnés en 1915-16		11,100	4,450	15,550
		20,732	5,730	26,464

Il reste à draguer 27,874 verges cubes (mesurées sur place).

Sur le bloc " I ", où il y a une profondeur minimum de 29 pieds à l'eau basse, le dragage est complété. Au bloc " H ", il y a une profondeur minimum de 24·8 pieds; de 21.7 pieds sur le bloc " J" et de 18.6 sur le rocher Nicol. A la fin de l'exercice financier, il y avait une quantité considérable de roc broyé prêt à être dragué, mais avant d'y envoyer la drague pour l'enlever, on a considéré qu'il était désirable de faire d'autres travaux.

NEW-BRIGHTON.

New-Brighton, dans le district de Comox-Atlin, est situé sur la rive sud-ouest de l'île Gambler, à 35 milles de la cité de Vancouver.

Une autorisation a été donnée de construire sur la plage de Brighton un débarcadère flottant, et un contrat fut adjugé à James McDonald & Co., de Vancouver, pour fournir la main-d'œuvre et les matériaux.

Ce débarcadère consiste en une structure flottante en pièces de cèdre, recouverte d'une plate-forme en madriers, ayant 34 x 46 pieds; en un abord de 6 x 280 pieds fixé au moyen d'ancrage, et en un hangar de 12 x 14 pieds.

Les travaux commencés le 13 septembre ont été complétés le 26 du même mois.

RIVIÈRE OKANAGAN.

Lorsque le barrage de contrôle a été construit à la tête de la rivière Okanagan, on avait établi qu'une épaisseur d'eau de ½ pied, basée sur la décharge minimum du lac Okanagan, donnerait un débit de 400 pieds cubes par seconde. Mais, au printemps de 1916, on s'aperçut que ce débit n'avait été que de 180 pieds cubes par seconde; c'est pourquoi on plaça une poutre d'arrêt, d'un pied vertical, en travers du barrage afin de maintenir le niveau du lac au moins à la marque de l'eau basse. Par l'addition de cette poutre d'arrêt, on forma une masse d'eau de 1·8 pied, qui produisit un affouillement considérable dans le fond de la rivière sur une certaine distance en bas du barrage; de plus, cette masse d'eau causa une pression extraordinaire et amena une voie d'eau dans le barrage. Pour arrêter cet affouillement et cette voie d'eau, on proposa de placer des pierres et des fascines le long du barrage à l'intérieur, et des cailloux sur le fond de la rivière aux endroits où il y avait affouillement. On profita de la crue des eaux du 8 au 20 août pour transporter les matériaux requis avec un chaland, et l'on employa la drague *Heron* pour placer les cailloux au barrage. Pendant cette période, 75 verges cubes de roches ont été placées dans le chenal, là où il y avait eu affouillement, et la même quantité de pierres fut empilée sur le remblai du barrage. Du 28 septembre au 11 octobre, après que l'eau eut baissé, ces pierres furent mises en place avec soin, à la main, sur les fascines le long du barrage.

Pendant cet hiver, on a placé une deuxième poutre d'arrêt, de 10 pouces de hauteur en travers de la vanne du barrage, ce qui produisit l'effet suivant: Le 5 mai, la dé-

charge à travers le barrage avec une seule poutre d'arrêt, le niveau du lac étant de moins ·45, donna un débit de 417 pieds cubes par seconde, tandis qu'avec une deuxième poutre d'arrêt, au même niveau du lac, le débit fut de 223 pieds cubes par seconde. Par ce résultat, on pouvait conclure que la différence entre les deux débits, 194 pieds cubes par seconde, était due à la poutre d'arrêt supplémentaire, qui naturellement élevait le niveau du lac, ou l'on pouvait aussi conclure que le drainage dans le lac était de 194 pieds cubes par seconde au-dessous de la normale, et que le barrage maintenait le lac au-dessus du niveau à cause de la quantité d'eau qui y était déchargée.

Du 26 au 31 mars, huit charges de pierre furent placées aux environs du pilier central du pont tournant qui traverse la tête de la rivière Okanagan, immédiatement en bas du barrage de contrôle, afin de neutraliser l'effet du courant dans le lit de la rivière près du barrage, et d'arrêter l'affouillement. On a aussi empilé trente-quatre charges de pierres sur les bords de la rivière, près du barrage, pour servir plus tard aux réparations.

Les déblais, provenant du dragage, jetés près du pont de Fairview, ont été grattés, nivellés et étendus de manière à prévenir tout refoulement dans le chenal de la rivière.

Dragage.

Du 12 mai au 13 juillet, la drague *Heron* a été employée pour creuser une tranchée depuis le pont du chemin de fer en gagnant vers le sud, 7,513 verges de déblais furent enlevées. Dans un deuxième dragage au même endroit 3,391 verges ont été enlevées, l'ouvrage fut terminé le 7 août. La quantité totale de déblais dragués dans cette tranchée a été de 10,904 verges cubes; les déblais étaient composés de sable et de gravier.

Du 24 août au 27 septembre, la drague *Heron* a été mise en opération pour creuser le chenal jusqu'au niveau requis depuis le pont du chemin de fer près de la crique Beaver. On ne fit cette fois qu'un seul dragage et l'on enleva 3,863 verges cubes de déblais.

PORT-CLEMENTS OU QUEENSTON.

Port-Clements est situé à la tête de l'anse Masset, sur l'île Graham, une des îles Queen-Charlotte, qui se trouvent à 100 milles à l'ouest de Prince-Rupert, dans l'océan Pacifique.

En 1913, le ministère construisit en cet endroit un quai en pilotis de bois ordinaire; sous l'action des tarets, ce quai fut tellement endommagé qu'il menaçait de s'écrouler. C'est pourquoi on décida de le reconstruire en pilotis créosotés. Les travaux furent exécutés à la journée, du mois de juillet au mois d'octobre et le tout a été complété d'une manière satisfaisante. Cette structure devrait durer environ dix à douze ans. Ce quai comprend une tête de 40 x 60 pieds, un abord de 650 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, et un hangar à marchandises, de 16 x 16 pieds. On a aussi enfoncé à 60 pieds du quai un faisceau de pilotis pour servir d'appui à l'arrière du navire lorsqu'il est accosté au quai.

POWELL-RIVER.

Powell-River est une ville d'environ 2,000 habitants, située sur la terre ferme, dans la Colombie-Britannique, à 80 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver, dans le district de Comox-Atlin.

Le havre est protégé contre les vents du sud-est par un brise-lames, construit en 1911-12 par la *Power River Paper Co.*, et acheté par le ministère, la même année. La permission en ayant été donnée, on décida de construire un quai le long du côté ouest de ce brise-lames.

Le 15 juillet un contrat fut adjugé à James McDonald & Co. pour ériger le quai moyennant la somme de $2,500.

Les travaux commencés le 22 juillet ont été achevés le 8 août. L'ouvrage comprend une tête de quai, de 46 x 70 pieds, en pilotis avec une superstructure en pièces de bois;

un abord de 14 pieds de largeur par 650 pieds de longueur ,et un petit hangar de 16 x 26 pieds. Le côté est de l'abord et la tête du quai sont appuyés sur le brise-lames.

Dragage.

Après une autorisation officielle, la drague *King Edward* a été mise en opération le 1er mai pour draguer un bassin d'accostage le long du quai de la *Powell River Paper Co.* Une tranchée de 350 pieds de longueur par 175 pieds de largeur a été creusée jusqu'à 30 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. On a enlevé 14,515 verges cubes de sable, d'alluvion, de gravier et de glaise. Le 10 mai l'ouvrage était fini.

REFUGE-BAY.

Le quai de Refuge-Bay est situé sur la rive nord de l'île Porcher, à 26 milles au sud-ouest de Prince-Rupert. Ce quai ayant été détruit par l'action des tarets, il fut reconstruit en 1915 au moyen de pilotis créosotés. La structure construite alors comprenait une tête de quai de 40 x 60 pieds et un hangar à marchandises de 14 x 16 pieds.

Pendant le présent exercice financier, on a reconstruit les abords du quai par des travaux à la journée, commencés le 15 octobre, suspendus vers le milieu de novembre à cause du manque de pilotis, repris et terminés en janvier. Ces abords ont 390 pieds de longueur et 16 pieds de largeur, ils sont construits avec des pilotis créosotés.

ROBERTS-CREEK.

Roberts-Creek, dans le district de Comox-Atlin, est situé sur la terre ferme le long de la côte de la Colombie-Britannique, à 23 milles à l'ouest de la ville de Vancouver. C'est un port régulier des steamers caboteurs de la côte. En 1914-15, un quai fut construit à cet endroit.

Du 15 juin au 25 juillet du présent exercice financier, on a construit une annexe de 20 x 120 pieds, le long du côté est de la tête du vieux quai. Dans cet ouvrage on a employé quarante pilotis créosotés, trente-cinq pilotis en sapin et 16,037 pieds de bois de construction. De plus, huit pilotis de défense ont été enfoncés sur la façade du vieux quai.

SMITH'S-LANDING.

Smith's-Landing, dans le district de Comox-Atlin, est situé sur la rive sud du détroit de Howe, à environ 2 milles de Grantham's-Landing, et 25 milles de la ville de Vancouver. C'est un port d'escale des steamers qui viennent de Vancouver.

On a construit en cet endroit une nouvelle tête de quai en pilotis, surmontée d'un plancher en bois, de 36 x 48 pieds. L'abord du quai actuel a été aussi prolongé par une structure en pilotis de 14 x 30 pieds, et l'on a ajouté un hangar de 10 x 12 pieds.

Tous les pilotis du quai sont en bois créosoté pour résister à l'action des tarets.

L'ouvrage a été fait par James McDonald & Co., à des prix d'unité, du 22 août au 5 septembre.

SMITH'S-LANDING (ÎLE CORTEZ.)

Smith's-Landing, dans le district de Comox-Atlin, est situé sur le côté est de l'île Cortez, à 105 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver.

Un contrat a été adjugé à James McDonald & Co., à raison de $30 par M. pour le bois de construction et $22 pour le bois rond en cèdre, mis en œuvre, pour construire en cet endroit un débarcadère flottant.

Ce débarcadère comprend une tête de quai de 30 x 45 pieds, en pièces de bois rond en cèdre, avec un plancher ayant des traversines de 6 x 6 pouces et des madriers de 2 x 12 pouces; un abord de 6 x 250 pieds, et un hangar de 10 x 12 pieds, le tout bien ancré en la manière ordinaire.

Les travaux commencés le 20 novembre 1916 ont été terminés le 27 mars 1917.

SQUAMISH.

La ville de Squamish, dans le district de Comox-Atlin, est située à la tête du détroit de Howe. Elle a une importance considérable par le fait qu'elle est le terminus actuel du chemin de fer *Pacific Great Eastern.*

On a construit un mur de soutènement pour empêcher les déblais dragués à l'embouchure du bras est de la rivière Squamish d'ébouler en arrière dans le chenal. Ce mur de soutènement a 2,300 pieds de longueur par 14 pieds de hauteur le long du côté est des approches jusqu'au quai de Squamish, il y a aussi à l'extrémité extérieure du quai une aile de 200 pieds.

Dragage.

Après en avoir reçu l'autorisation officielle, on a dragué un chenal dans le bras est de cette rivière, sur une longueur de 7,200 pieds par 120 pieds de largeur au fond jusqu'à une profondeur de 8 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées. Ce chenal commence à la ville de Squamish et se rend jusqu'à l'embouchure de la rivière en eau profonde. On devra y enlever 400,000 verges cubes de sable, gravier, etc.

La drague *King Edward* a commencé cet ouvrage le 27 novembre et a continué jusqu'au 31 mars; elle a enlevé 125,800 verges cubes, ou 31·5 pour cent des déblais à draguer, dans la partie extérieure du chenal. Les déblais ont été déposés en arrière du mur de soutènement, construit pendant la présente année le long du quai du gouvernement.

Comme ce chenal est protégé des deux bords, on s'attend que le dragage aura une efficacité permanente.

STAPLEBY.

Stapleby, district de Comox-Atlin, est situé à trois milles de Ucluelet, sur la côte ouest de l'île Vancouver; c'est le débouché naturel des produits provenant du Lac-Kennedy, de Wreck-Bay et Long-Beach. On y a construit un débarcadère pour les bateaux, comprenant un quai flottant de 20 x 15 pieds, un abord sur pilotis, de 170 x 6 pieds, une tête de quai de 34 x 9 pieds, un hangar de 9 x 18 pieds et une passerelle de 32 x 4 pieds. Ces travaux ont été faits à la journée, du 2 au 31 octobre 1916.

SURGE-NARROWS.

Le quai de Surge-Narrows, dans le district de Comox-Atlin, est situé sur la côte nord-ouest de l'île Read. C'est un port d'escale régulier des steamers caboteurs le long de la côte.

Un contrat a été adjugé à James McDonald & Co., pour construire un quai flottant en cet endroit, et fournir les matériaux et la main-d'œuvre.

Les travaux commencés le 21 novembre ont été terminés le 27 février.

Ce quai consiste en une tête de quai, de 34 x 60 pieds, construite avec des pièces de bois rond en cèdre et un plancher en bois de construction; la structure flottante est maintenue en place au moyen d'estacades. Il y a aussi un hangar de 12 x 20 pieds.

VANCOUVER.

Un contrat, au montant de $44,990, a été adjugé à MM. Snider Bros & Brethour, pour construire un hangar pour le fret sur le quai du gouvernement à Vancouver.

Les travaux ont été commencés en avril et terminés le 30 novembre, sauf quelques détails peu importants.

En sus de l'ouvrage ci-dessus mentionné, MM. Snider Bros. & Brethour ont fourni une valve pour diminuer la pression des tuyaux de plomberie, une hydrante et deux valves d'admission de 8 pouces, des consoles en-dessous des supports électriques, le tout se montant à $348.25, tandis que la cité de Vancouver a fait poser et raccorder un tuyau de 8 pouces pour amener l'eau de la rue Powell jusqu'au quai à l'extrémité nord de l'avenue Salisbury.

Voie ferrée.

Une autorisation officielle a été aussi donnée pour construire une voie ferrée d'évitement sur la propriété du gouvernement, sur le côté est du quai du gouvernement pour aider à la manutention du fret qui est transbordé directement des navires dans les chars ou *vice versa,* de manière à ce qu'il n'y ait pas de retard ni les dépenses du charroyage dans les hangars ni les frais de l'usage des grues mobiles.

La voie ferrée, telle que posée sur le terrain, comprend une tangente de 1,139 pieds le long de la façade est du hangar du gouvernement, et 217 pieds d'une courbe de 15 degrés au côté nord de la rue Stewart. Lorsque le permis en aura été donné par la Commission des chemins de fer, cette voie ferrée traversera la rue Stewart et se raccordera à la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Ces travaux ont été commencés à la journée, le 7 février, et terminés le 22 mars.

Chaussée.

Sur une autorisation officielle, on a construit une chaussée pavée en madriers depuis l'extrémité de l'avenue Salisbury jusqu'à l'extrémité inférieure de la voie ferrée entrant dans les hangars à l'extrémité sud du quai du gouvernement.

Cet ouvrage a été fait à la journée; il comprend une chaussée pavée en madriers, de 258 pieds de longueur par 24 pieds de largeur. Les madriers ont 4 pouces d'épaisseur, et les traverses sont de 6 x 12.

Les travaux commencés le 2 février ont été complétés le 16 février.

(First Narrows.)

Dragage.

L'entrée de Burrard-Inlet, en arrivant de l'océan, consiste en un chenal rétréci appelé *First Narrows.* Ce chenal est d'une largeur variable; la partie la moins large se trouve vis-à-vis Prospect-Point, qui avait originairement 450 pieds entre des lignes de contour de 30 pieds. On s'occupe actuellement d'élargir le chenal navigable jusqu'à 1,200 pieds et de le creuser jusqu'à 35 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Cet ouvrage est fait par la drague du ministère, *Mastodon,* avec des résultats très satisfaisants.

Le tableau suivant donne les détails de l'ouvrage fait pendant le présent exercice financier.

Intervalles durant lesquels l'ouvrage a été fait.	Verges cubes, mesure de chaland.	Déblais.
Du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.. ..	516,510	Sable et gravier.

L'ouvrage entrepris, cette année, a été fait avec beaucoup de difficultés. La tranchée principale extérieure a été draguée périodiquement d'année en année depuis les extrémités extérieures jusqu'au centre, parce qu'il fallait enlever les tuyaux à l'eau de la cité, qui traversent les Narrows, pour pouvoir continuer le dragage. Une batture en forme de dos d'âne, de 850 pieds de longueur par 400 pieds de largeur, restait à être draguée, cette année. Les forts courants entraînant la partie supérieure de cette batture, on a dû draguer sur une étendue additionnelle à cause de l'éboulement qui se produisait de chaque côté de la crête. Comme la drague n'avait qu'une équipe, cette année, il s'est fait nécessairement moins de dragage que pendant les saisons précédentes. Le tableau suivant donne la quantité de déblais enlevée jusqu'au 31 mars 1917:—

1911-12.	249,620	verges cubes, mesure de chaland.
1912-13.	207,000	" " " "
1912-13, Batture de Parthia. ..	134,700	" " " "
1913-14.	737,180	" " " "
1914-15.	922,480	" " " "
1915-16.	969,020	" " " "
1916-17.	516,510	" " " "
	3,736,510	" " " "

Dans les travaux de dragage pour améliorer la partie du port appelée *First Narrows,* on devait enlever d'après le rapport annuel de 1915-16, un grand total de 3,553,526 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ou 4,264,231 verges cubes mesurées dans les chalands, donnant un facteur d'expansion de 20 pour 100. De cette quantité, il reste à draguer 527,721 verges cubes pour compléter le projet original. L'ouvrage, tel que proposé, comprend ces 527,721 verges à enlever dans la tranchée le long de la rive nord; 88,587 verges dans une partie triangulaire à l'extrémité est; et 197,755 verges pour compléter le creusage de la batture Parthia à une profondeur minimum de 35 pieds; ce qui donne un total de 814,065 verges, mesurées dans les chalands, à être enlevées pour compléter l'ouvrage dans les "Narrows" jusqu'à une profondeur de 35 pieds, au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires. Sur cette quantité, il est proposé d'enlever 676,743 verges cubes pendant l'exercice de 1917-18.

Il est impossible de donner les dimensions de l'ouvrage, cette année, à cause de la nature irrégulière du dragage.

FALSE-CREEK.

Les travaux exécutés à False-Creek ont pour but d'utiliser comme un havre additionnel l'anse Burrard, un long et étroit bassin d'eau peu profonde, s'étendant de la baie Anglaise jusqu'au centre de la ville. Cet ouvrage nécessite le creusage d'un chenal, d'environ 13,500 pieds de longueur, 350 pieds de largeur et de 20 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées, à partir du niveau de la baie Anglaise jusqu'au pont du Grand-Nord, construit sur False-Creek. On devra aussi creuser une tranchée d'environ 2,400 pieds de longueur et d'une largeur moyenne de 188 pieds, s'étendant de l'extrémité intérieure du chenal principal et allant vers le nord; la profondeur de cette tranchée est de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des hautes marées. En outre, deux bassins de virage seront creusés sur les côtés opposés du chenal.

Le 3 mars 1913, on a passé un contrat avec la *Pacific Dredging Company,* de Vancouver, pour le dragage de 3,300,000 verges cubes de déblais au taux de 21 cents par verge cube, mesure prise sur place. Le 24 décembre 1913, on a autorisé l'enlèvement de 542,000 verges cubes de plus. Ces déblais ont été dragués dans le bassin de virage, à l'extrémité intérieure de la tranchée. On a aussi autorisé le dragage de 425,274 verges cubes dans le bassin de virage sur le côté sud du chenal principal, immédiatement à l'est du pont de la rue Granville.

Ces travaux ont été complétés pendant le mois d'avril, et un décompte progressif final, au montant de $905,141.16, pour 4,310,196 verges cubes de déblais, à 21c. la verge, a été envoyé à Ottawa pour être payé.

Le total du dragage est présenté de la manière suivante:

Chenal principal	3,108,727·60	verges cubes.
" " talus	267,123·40	"
Bassin de virage n° 1	539,662·00	"
" " n° 1, talus	41,520·05	"
" " n° 2	337,080·50	"
" " n° 2, talus	16,082·70	"
	4,310,196·25	"

VICTORIA (PORT DE).

Victoria, la capitale de la Colombie-Britannique, est située à l'extrémité sud de l'île de Vancouver, et à l'extrémité orientale du détroit de Juan de Fuca. Sa population est de 50,000 habitants. Les steamers océaniques accostent actuellement aux quais du large, près de l'entrée du port intérieur qui se trouve compris entre les pointes Shoal et McLaughlin.

Le dragage exécuté dans le cours de l'année dernière avait pour but principal d'améliorer le chenal jusqu'à la baie James en creusant dans le roc au sud de l'île Pelly et à l'ouest de la pointe Songhees, ainsi qu'à l'est de la pointe Songhees, de manière à fournir une navigation plus facile aux vaisseaux laissant les quais du C. P. R.,

et aussi en faisant disparaître le rocher Turpel au centre du havre supérieur. L'étendue de la partie navigable est augmentée graduellement, d'année en année, et la profondeur requise de 20 piéds au-dessous de l'eau basse est maintenue. Les dragues ci-après mentionnées, n'ayant qu'une seule équipe, ont été mises en opération pour l'exécution des travaux: Les dragues *Ajax, Mudlark, Victoria,* la dérocheuse Lobnitz *N° 1,* et les outillages à forer *nos 1* et *2*.

Pendant l'année, l'*Ajax* et le *Victoria* ont travaillé à divers endroits ailleurs qu'à Victoria.

Le dragage fait à l'entrée du port par la *Pacific Dredging Company,* dont les déblais servent à remplir les jetées en construction à la pointe Ogden, a eu pour résultat d'élargir de 100 à 300 pieds le côté ouest du chenal, entre la pointe McLaughlin et l'île Behren. En même temps, on a amélioré considérablement l'entrée des quais extérieurs en draguant sur une étendue approximative de 16 acres jusqu'à une profondeur de 30 à 35 pieds au-dessous de l'eau basse. Ces améliorations vont faciliter la manœuvre des vaisseaux qui entrent dans le port ou qui le laissent. On a aussi enlevé une quantité considérable de déblais dans la baie de l'Ouest. Pendant le cours de ces travaux, les dragues du ministère ont été remorquées dans d'autres parties du port. L'enlèvement de la pointe de rochers au sud de l'île Pelly a été continué, et le chenal y a été élargi de 200 pieds. Le rocher en forme de terrasse, qui au commencement de 1914 était à sec, a été complètement enlevé; le rocher Princess a été coupé et rétréci d'environ 150 pieds. On a placé les balises jalonnant le chenal de l'île Pelly à 250 pieds plus à l'ouest et 100 pieds plus au nord que l'année précédente; de sorte que, pour la première fois depuis que la navigation se fait dans le port, les vaisseaux ont pu prendre une course approximativement directe entre la pointe Laurel et la courbe du chenal à la pointe Shoal.

Le dragage d'un nouveau chenal au nord de l'île Pelly a été commencé à un point où l'on était certain d'obtenir une largeur de 300 pieds sans rencontrer du roc. A l'ouest de la pointe Songhees, on a dragué une largeur additionnelle de 80 pieds dans la partie la plus étroite du chenal sur son côté nord. A l'entrée des quais du C. P. R., où il s'était fait du remplissage, du dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous de l'eau basse, et un bassin d'amarrage a été aussi creusé à la même profondeur dans la baie James. Au sud-est de la pointe Songhees, on a fait de grandes améliorations en faisant disparaître les rochers Beaver et Tuzo; ce qui a donné comme résultat une largeur additionnelle de 200 pieds, et un chenal droit aux bateaux du C. P. R., lorsqu'ils laissent le port, pouvant ainsi se dispenser des bouées d'alignement. Une largeur d'environ 80 pieds a été aussi ajoutée au chenal près du rocher de l'Hôpital, à l'ouest de la pointe Songhees. On continuera prochainement l'amélioration de cette partie du port, qui sera un grand avantage aux vaisseaux dans leur manœuvre pour quitter le havre. Le dragage du rocher, immédiatement au sud du pont du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, a été commencé, et il est opportun que cet ouvrage soit fait avant de construire le pont proposé sur la rue Johnson.

Un bassin a été dragué jusqu'à 14 pieds de profondeur, à l'eau basse, au quai des vidanges de la cité; la cité de Victoria a payé le coût de cet ouvrage. Le bassin d'accostage au quai du ministère de la Marine a été aussi creusé à une profondeur additionnelle. On fait des progrès avec le dragage du rocher de Turpel, qui est le principal obstacle dans le port supérieur. Aux chantiers maritimes on a creusé un bassin, dans lequel les vaisseaux nouvellement construits peuvent être placés en attendant qu'ils soient lancés et complètement finis. On creuse aussi pour les lancer un espace en avant des chantiers jusqu'à 20 pieds de profondeur au-dessous de l'eau basse; cette même profondeur a été donnée le long du quai de la *Victoria Whaling Company.* Au commencement de l'exercice financier, un chenal a été dragué à 5 pieds au-dessous de l'eau basse jusqu'au chantier de la cité au nord du pont de la pointe Ellice.

Sommaire des déblais enlevés dans le port de Victoria pendant l'année par les dragues du ministère:

	Roc.	Total.
Côté nord du chenal, île Pelly à la pointe Songhees..	13,089	
Pointe Songhees jusqu'au pont E. & N. Ry..	7,700	
Rocher de Turpel, port supérieur..	1,407	
		22,196
	Tuf, argile et alluvion.	
Jusqu'à 20 pieds au-dessous de l'eau basse—		
Près de la pointe Shoal..	6,800	
Améliorations et creusage du chenal entre l'entrée du port et la pointe Songhees..	135,819	
Près des quais du C.P.R..	21,804	
Côté ouest du chenal entre la pointe Songhees et le pont E. & N. Ry..	18,342	
Port supérieur au nord du pont E. & N. Ry.	16,016	
Jusqu'à 14 pieds au-dessous de l'eau basse—		
Quai des vidanges de la côte, port supérieur..	620	
Jusqu'à 5 pieds au-dessous de l'eau basse—		
Chenal de l'appareil d'asphalte de la cité..	988	
		200,389
Excavation totale pendant l'année (mesure de chaland).		222,585

Les quantités de roc enlevées par les appareils de forage et la dérocheuse sont comme suit:

Dérocheuse "Lobnitz N° 1"..	11,978	verges cubes.	
Appareil de forage "N° 1"	6,646	"	
Appareil de forage "N° 2"	3,572	"	
	22,196	"	mesure de chaland.

Les autres déblais enlevés sont comme suit:

	Roc.	Tuf, argile et alluvion.	Total.
Par la drague *Ajax*..	16,441	95,815	112,256
" " *Mudlark*.	......	100,985	100,985
" " *Victoria*.	5,755	3,589	9,344
	22,196	200,389	222,585
Les quantités des déblais enlevés calculées par le mesurage sur place sont comme suit..	12,170	151,476	163,646

Une certaine partie des déblais enlevés était formée de granit très dur et sans clivage, de tuf, tandis que d'autres parties se composaient d'argile bleu, de vase et de sable.

Les travaux de dragage à faire en 1917-18 sont de première importance, ce sera la continuation du dragage dans le roc au sud de l'île Pelly, aux environs de la pointe Songhees et sur le côté ouest du chenal entre la pointe Songhees et le pont du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, ainsi que l'enlèvement du rocher de Turpel.

On continuera aussi le dragage du nouveau chenal au nord de l'île Pelly. Cet ouvrage peut être considéré comme le commencement du dragage de tout le roc qui se trouve dans cette partie du port, afin de donner une entrée alternative au dit port.

WELCOME-HARBOUR.

Welcome-Harbour, dans le district de Comox-Atlin, est situé dans la baie Half-Moon sur la terre ferme, vis-à-vis la passe Welcome, et à 40 milles de Vancouver.

Les travaux exécutés en cet endroit comprennent la construction d'un débarcadère flottant de 28 x 42 pieds, fait au moyen de neuf pièces de bois rond en cèdre, de neuf traversines, de 8 x 10 pouces, boulonnées aux pièces de bois rond avec des boulons à

pointe perdue, le tout couvert d'un plancher en madriers de 2 x 12 pouces clouées aux traversines, et entouré d'un garde-corps de 6 x 6 pouces. Ce quai flottant est ancré à un rocher de 6 tonnes, auquel est fixée une chaîne de 1 pouce et d'une longueur de 100 pieds. A l'extrémité du quai on a construit un hangar de 12 x 16 pieds.

Les travaux ont été exécutés à la journée; ils ont été commencés le 4 octobre et terminés le 21 octobre.

ÎLE WESTHAM.

Afin de donner la protection nécessaire aux rives de l'île Westham, dans le chenal principal de la rivière Fraser, on a construit un ouvrage de protection de la rive, de 300 pieds de longueur et un nouveau barrage de direction du courant de 125 pieds de longueur.

Ces travaux ont été commencés en juin et terminés en octobre.

WILLIAM-HEAD.

William-Head est une station de quarantaine située dans le détroit de Juan-de-Fuca, où les bateaux océaniques doivent se rapporter avant de se rendre à Victoria et Vancouver.

En 1916-17, on a fait à cet endroit les travaux suivants:

Abord du quai principal.—L'abord du côté sud du quai principal, de 374 pieds de longueur, qui était vieux de 20 ans, avait besoin de réparations générales. Trois chevalets, situés près du rivage, ont été renouvelés ainsi que les pièces de couronnement, les solives et le garde-corps. Le tuyau conduisant l'eau au quai, a été replacé et enfoui.

On a aussi renouvelé une maîtresse-poutre de 48 pieds ainsi que les chevalets qui la supportent et on a remplacé les barrières fermant l'entrée du quai.

Réparations au quai à charbon.—On a renouvelé une solive extérieure, deux blocs de défense et une pièce de garde.

Réparations au quai flottant et à la bâtisse des embarcations.—Deux pièces de cèdre de 35 pieds de longueur ont été prises sur la grève et boulonnées en place et on a renouvelé le plancher.

Les pièces de bois de la grue sur le quai principal ont été renouvelées; le tuyau à l'eau et les chemins ont été réparés.

Dragage.

Une requête ayant été soumise par le surintendant médical de la quarantaine demandant de faire du dragage autour du quai à charbon de William-Head, afin de permettre au steamer *Madge* d'accoster et virer facilement, la dragne *Victoria* fut mise en opération en cet endroit. On a enlevé 1,639 verges cubes (mesurées sur place) de sable et de vase, et creusé jusqu'à 16 pieds de profondeur à marée basse sur presque toute l'étendue draguée. Entre les 16 et 26 octobre 1916, 1,645 verges cubes (mesurées sur place) ou 2,286 verges cubes (mesure de chaland) de déblais ont été enlevées. Comme en cet endroit le remplissage par des dépôts d'alluvion ne se fait que lentement, on peut garantir l'efficacité du dragage pour dix ans.

Des travaux de réparations et d'améliorations ont été exécutés dans les ports ou havres aux endroits suivants qui ne sont pas mentionnés dans le corps du rapport:

Nouvelle-Ecosse.—Anderson's-Cove, Arichat, Baker's-Point, Barrington-Head, Bass-River, Battery-Point, Belliveau's-Cove, Black-Point, Blanche, Boularderie-Centre, Broad-Cove-Marsh, Burlington, Canso, Caribou-Island, Catalone-Gut, Centreville, Chebogue, Chegoggin, Comeau's-Cove, Cottage-Cove, Cow-Bay, Devil's-Island, Digby, Eatonville, East-Chezzetcook, Findlay-Point, Fox-Island, Gabarous, Georgeville, Glace-Bay, Hall's-Harbour, Hampton, Herring-Cove, Irish-Cove, Jamesville, Jeddore, John-

ston-Harbour, Kelly's-Cove, L'Ardoise, Lingan-Beach, Petite-Anse, Petit-Bras-d'Or, Little-Harbour, Livingston's-Cove, Long-Cove, Mabou, Marble-Mountain, Margaree, Margaree-Island, Margaretville, Meteghan, Meteghan-River, Middle-River, Mill-Cove, Morden, McKay's-Point, Necum-Teuch, Neil's-Harbour, New-Campbellton, Newellton, North-River, Nyanza, Parker's-Cove, Path-End, Phinney's-Cove, île de Pictou, Pleasant-Bay, Port-George, Port-Hastings, Port-Hood, Port-Lorne, Port-Maitland, Port-Wade, Portuguese-Cove, Poulemond, Rivière-Hébert, River-John, Rose-Bay, Saint-Joseph, Salmon-River, Sandy-Cove, Saulnierville, Seaforth, Seal-Island, Seaside, Selma, Short-Beach, Skinner's-Cove, South-Cove, South-Wallace, Spry-Bay, Stony-Island, Summerville, The-Wharfs, Three-Fatham-Harbour, Trout-Cove, Turner's-Island, Upper-Washabuck, Upper-Woods-Harbour, Washabuck-Centre, Wedge-Point, West-Chezzetcook, Western-Head, West-Pubnico, White-Point, Whitewaters, Whycocomagh, Wolfville, Yarmouth.

Ile du Prince-Edouard.—Belfast, Brae, Brudenell, Chapel-Point, China-Point, Cranberry, Cove-Head, Graham's-Pond, Head St.-Peter's-Bay, Hickey's, Hurd's-Point, Little-Sands, Lennox-Island, Murray-Harbour-South, Naufrage-Pond, New-London, Prim-Island, Pownal-Bay, Port-Hill, Summerside, Tignish.

Nouveau-Brunswick.—Albert, Anderson's-Hollod, Baker's, Bass-River, Baie-du-Vin, Black's-Harbour, Burnt-Church, Campbellton, Chockfish, Dorchester, Earl's-Wharf, Edgett's-Landing, Fairhaven, village Gautreau, Grande-Anse, Hatfield-Point, Hopewell-Cape, Iroquois-River, Lamèque, Leonardville, Loggieville, Long-Point, Mill's-Point, Maugerville, McGowan's, North-Head, Oak-Point, Oromocto, Petit-Rocher, Portage-River, Quaco, Richibucto-Beach, Saint-André, Sackville, Scotchtown, Stonehaven, Thomas-Creek, Wilson's-Beach.

Québec.— Anse Saint-Jean, Anse-à-l'Eau, Anse-aux-Gascons, Ayer's-Cliff, Aylmer, Barachois de Malbaie, Belœil, Berthierville, Brewer's-Creek, Bryant's-Landing, Buckingham, Cap Saint-Ignace, Carleton, Châteauguay, Chicoutimi, Contrecœur, Cross-Point, Desjardins, Dodd's-Landing, East-Templeton, Escoumains, Pointe-aux-Esquimaux, Fabre, Fassett, rivière Gatineau, Georgeville, Glen-Almond, Grindstone, Grosse-Isle, Grosse-Roche, Havre-aux-Maisons, High-Falls, Hudson, Iberville, île Perrot-Nord, Kamouraska, lac Mégantic, Lanoraie, Lavaltrie, Les Eboulements, l'Islet, Magog, Malbaie, Matane, Mechins, Mille-Vaches, Montmagny, Moose-Bay, Natashquan, Nominingue, North-Hatley, Peribonka, Pointe-Piché, Pierreville, Pointe-Saint-Pierre, Pointe-à-Côté, Pointe-à-Elie, Point-Shea, Poltimore, Repentigny, Rigaud, Rivière-aux-Vases, Rivière-du-Loup, Rivière-Noire, Saint-Alexis, Saint-Alphonse de Bagotville, Saint-André, Sainte-Anne-de-la-Pocatière, Saint-Anicet, Saint-Antoine-Station, Saint-Barthélemi, Saint-Charles Borromée, Saint-Charles de Caplan, Saint-Eloi, Ste-Emélie, Sainte-Famille, Sainte-Félicité, Saint-François du Lac, Saint-François-Sud, Sainte-Geneviève, Sainte-Geneviève de Batiscan, Saint-Godfroy, Saint-Ignace de Loyola, Saint-Irénée, Saint-Joseph de Sorel, Saint-Laurent, rivière Saint-Louis, Saint-Mathias, Saint-Michel, Saint-Omer, Saint-Ours, Saint-Paul de l'Ile-aux-Noix, Saint-Siméon, Saint-Valier, Sept-Iles, Sorel, Squateck, Terrebonne, Vaudreuil, Verdun, Ville-Marie, Wendover, Woburn, Woodman's-Beach.

Ontario.—Allandale, Beaumaris, Brighton, Burleigh-Falls, Charlton, Crow's-Landing, Cumberland, Dyer's-Bay, Grand-Bend, Griffith's-Island, Juniper-Island, Kenora, Kensington, Kingsville, Leamington, McCracken's-Landing, Meaford, Midland, Minaki, Oliphant, Ile-Pelée, Pembroke, Porcupine, Port-Bruce, Port-Stanley, Rondeau, Rosseau, Ile-Saint-Joseph, Saint-William, Sand-Point, Sandy-Point, Saugeen-River, Silver-Centre, Southampton, Stanley-Island, Sturgeon-Falls, Thornbury, Wheatley, Wiarton.

Manitoba.—Gimli, Hnausa, Winnipeg.

Colombie-Britannique.—Ainsworth, Argenta, Bingley's-Landing, Bold-Point, Campbell-River, Capilano, Chilliwack, Churchouse, Comox, Cowan's-Cove, Crofton, Deer-Park, Dignan's-Bay, Eagle-Cliff, East-Arrow-Park, Eburne, Fanny-Bay, Fulford-Har-

bour, Gillies-Bay, Glen-Valley, Gower-Point, Grace-Harbour, Granite-Bay, Grantham's-Landing, Gray-Creek, Halcyon, Heriot-Bay, Kincolith, Lund, Maples, Mary-Island, McDonald's, Metchosin, Nootka-Island, Pender Harbour, Pitt-River, Prince-Rupert, Quatsino, Renata, Revelstoke, Robert's-Bay, Roy, Royston, Saanichton, Savary-Island, Seaside-Park, Shoal-Bay, Shushartie-Bay, Sidney, Sidney-Island, Skidegate, Stewart, Stag-Bay, Tofino, Tucker-Bay, Union-Bay, Van-Anda, Vargas-Island, Whaletown, Winter-Harbour, Wolfsens-Bay, Wyatt-Bay.

OPERATIONS DE DRAGAGE.

DRAGAGE À L'ENTREPRISE 1916-17.

Brundages-Point, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Dredging and Construction Company.* Drague *New Brunswick.*

Quantité enlevée: 2,699 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, à 27½ cents par verge cube. Classe B, sable.

Montant certifié pour paiement, $742.23; inspection, $18.61; dépense totale, $760.84.

Ouvrage commencé le 22 mai 1916; complété le 25 mai 1916.

But des travaux: Donner une profondeur de 4 pieds au-dessous de l'eau basse dans l'étang aux billots de la *Wilson Box Company* à l'endroit ci-dessus mentionné.

Bathurst, N.-B.—Contrat n° 10158 avec la *Northern Dredging and Construction Company, Ltd.* Dragues *Hayward* et *Invader.*

Quantité enlevée: 285,091·9 verges cubes de déblais, mesure prise sur place à 30 cents par verge cube. Classe B, sable et vase.

Montant certifié pour paiement, $2,332.77; inspection, $228.25; dépense totale, $94,540.42.

Ouvrage commencé le 27 juin 1916; suspendu pour la saison, le 24 novembre 1916.

But des travaux: Draguer un bassin de virage de 21 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires; et au pont public et dans le chenal dans le havre intérieur jusqu'au bassin, creuser jusqu'à 17 pieds de profondeur sur 200 pieds de largeur.

Black River, N.-B.—Contrat avec Félix Michaud. Drague *Excavator.*

Quantité enlevée: 6,692.56 verges cubes de déblais, mesure prise dans les chalands, à 36 cents par verge cube. Classe B, vase, sable et coquillages.

Montant certifié pour paiement, $2,332.77; inspection, $228.25; dépense totale, $2,561.02.

Ouvrage commencé le 1er juillet; complété le 2 octobre 1916.

But des travaux: Draguer un chenal de 30 pieds de largeur, 1,000 pieds de longueur, en haut du pont à travers les battures, qui à marée basse séparent l'eau profonde, en haut du pont, d'avec le havre de Bouctouche.

Cobourg, Ont.—Contrat avec R. Weddell Co. Dragues *Togo* et *Trenton.*

Quantité enlevée: 21,888 verges cubes de déblais, mesure de chaland, à 20 cents par verge cube. Classe B, sable.

Montant certifié pour paiement, $4,377.60; inspection, $199.60; dépense totale, $4,577.20.

Ouvrage commencé le 24 mai 1916; complété le 17 août 1916.

But des travaux: Compléter l'élargissement et le creusage du havre extérieur, et faciliter le virage du bateau-traversier des wagons au sud dans l'espace d'eau restreint lorsque le havre intérieur est couvert de glace.

Church-River, N.-B.—Contrat avec F. A. Fowlie. Drague *Fowlie.*

Quantité enlevée: 6,568·9 verges cubes de déblais, mesure de chaland, à 35½ cents par verge cube. Classe B, vase et sable.

Montant certifié pour paiement, $2,331.96; inspection, $186.26; dépense totale, $2,518.22.

Ouvrage commencé le 21 août 1916; suspendu pour la saison le 11 novembre 1916.

But des travaux: Draguer un chenal de 40 pieds de largeur à travers les battures en haut et en bas du pont et donner un passage depuis la baie Miramichi jusqu'en eau profonde dans la rivière.

False-Creek, C.-B.—Contrat n° 9,493 avec la *Pacific Dredging Company, Ltd.* Dragues *Paget Sound* et *Robson n° 1.*

Quantité enlevée d'après un rapport: 1,073,745 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, à 21 cents par verge cube. Classe B, sable, gravier, argile et gros cailloux.

Montant certifié pour paiement, $225,486.45; inspection, $13,263.97; dépense totale, $238,750.42.

Ouvrage commencé le 1er avril 1916; complété le 7 mars 1917.

But des travaux: Compléter le dragage d'un chenal de 350 pieds de largeur par 20 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, jusqu'à la rue Columbia; ainsi que le chenal de la rue Columbia, de 12 pieds de profondeur, commencé en 1913. Draguer un autre bassin de virage à l'est du pont de la rue Granville.

Freddy-Channel, Ont.—Contrat avec la *Penetanguishene Dredging Company.* Drague *Hackett n° 4.*

Quantité enlevée: 4,018 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, à 40 cents par verge cube. Classe B, sable, argile, vase, tuf et roc.

Montant certifié pour paiement, $1,607.20; inspection, $98; dépense totale, $1,705.20.

Ouvrage commencé le 23 mai 1916; complété le 23 juin 1916.

But des travaux: L'enlèvement des battures n°s 2 et 3. Compléter le chenal principal en draguant une tranchée d'environ 740 pieds de longueur, par 48·5 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur.

Fort-William, Ont.—Contrat n° 7170 avec la *Great Lakes Dredging Co.* Drague *n° 5.*

Quantité enlevée: 26½ verges cubes de déblais Classe A, à $2.85; 12,395½ verges cubes de déblais Classe B, à 16 cents, mesurés dans les chalands, sable, argile et cailloux.

Montant certifié pour paiement, $2,058.80; l'inspection est incluse dans le contrat n° 7339.

Ouvrage commencé le 3 juin 1916; complété le 13 juin 1916.

But des travaux: Draguer la cale n° 2 du bassin-terminus du Grand-Tronc-Pacifique.

Fort-William, Ont.—Contrat n° 7339 avec la *Great Lakes Dredging Co.* Dragues *Empire, n° 5, n° 6,* et *Dominion.*

Quantité enlevée: 1,418·319 verges cubes de déblais, mesure de chaland, de 14½ cents à 26½ cents par verge cube, selon la localité et le remorquage. Classe B, glaise et sable.

Montant certifié pour paiement, $251,306.35; inspection, $3,857.40; dépense totale, $255,163.75.

Ouvrage commencé le 7 juin 1916; suspendu pour la saison le 9 décembre 1916.

But des travaux: Elargir jusqu'à 500 pieds et creuser jusqu'à 25 pieds les rivières Kaministiquia et Mission depuis l'eau profonde dans la baie Thunder jusqu'au bassin de virage inclusivement à Westfort.

Grand-Lake, N.-B.—Contrat n° 10889 avec L. W. Nickerson. Drague *New Brunswick n° 1.*

Quantité enlevée: 13,542·9 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, à 14½ cents par verge cube. Classe B, vase, argile et bran de scie.

Montant certifié pour paiement, $1,963.72; inspection, $52.50; dépense totale, $2,016.22.

Ouvrage commencé le 31 mai 1916; complété le 16 juin 1916.

But des travaux: Faire un chenal de 150 pieds de largeur par 9 pieds de profondeur à la décharge du lac Grand dans la rivière Jemseg.

Little-Detroit, Ont.—Contrat n° 10531 avec la *C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.* Drague *Kingsford.*

Quantité enlevée: 1,490·9 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, à $3 par verge cube. Classe A, roc.

Montant certifié pour paiement, $4,472.70; enlèvement de débris de naufrage, $100; inspection et arpentage, $419.66; dépense totale, $4,992.36.

Ouvrage commencé le 4 octobre 1916; complété le 2 novembre 1916.

But des travaux: Draguer jusqu'à une largeur minimum de 100 pieds avec une profondeur de 18 pieds le chenal de Little-Detroit.

Lillooet, Rivière, C.-B.—Contrat avec I. W. Pyke.

Montant certifié pour paiement, $1,011; inspection, $150; dépense totale, $1,161.

Maloney, Quai de Nelson, N.-B.—Contrat avec Peter England. Drague *Peter England.*

Quantité enlevée: 13,495 verges cubes de déblais, mesure de chaland, à 35¾ cents par verge cube. Classe B, vase, argile et gravier.

Montant certifié pour paiement, $4,824.46; inspection, $146.56; dépense totale, $4,971.02.

Ouvrage commencé le 16 août 1916; complété le 3 novembre 1916.

But des travaux: Draguer un bassin d'accostage au quai de Malanoney.

Nigger-Island, Ont.—Contrat n° 9015 avec R. Weddell & Co. par autorisation d'un arrêté du conseil, 22 novembre 1916.

Quantité enlevée: 7,667 verges cubes, Classe A, roc, à $4.50 par verge cube, mesurée sur place.

Montant payé, $34,501.50.

But de l'ouvrage: Payer pour le dragage fait en 1913 afin d'élargir le chenal de l'île Nigger de 200 pieds et lui donner 14 pieds de profondeur.

Port-Arthur, Ont.—Contrat n° 9490. Drague *Kenniquhair.*

Quantité enlevée: 427,753 verges cubes, mesure de chaland, à 13 cents par verge cube. Classe B, sable et glaise.

Montant payé, $55,416.93; inspection, $690; dépenses totales, $56,106.93.

Les travaux furent commencés le 16 mai et suspendus pour la saison le 14 décembre 1916.

Cet ouvrage avait pour but de donner au havre principal une profondeur de 25 pieds et de creuser un bassin combiné de 25 pieds de profondeur entre les élévateurs projetés de la *Saskatchewan Co-operative Elevator Co.* et de la *Grain Growers Grain Co.*, ainsi qu'un chenal conduisant à la partie du havre qui avait déjà 25 pieds de profondeur.

Picnic-Island, Ont.—Contrat n° 7816 avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.*

Inspection, $3,129.88.

Décompte final, 228,798 verges cubes, $392,946.04.

Aucun paiement n'a été fait.

Terminé le 17 octobre 1916.

Cet ouvrage avait pour but de terminer le creusage d'un chenal de 5,000 pieds de longueur, 300 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur, à travers les battures de l'île Picnic.

Port-Hope, Ont.—Contrat n° 11028 avec la compagnie *Randolph Macdonald Co., Ltd.* Drague *McDonald n° 10.*

Quantités de déblais, 38,096 verges cubes, mesurées sur place, à 18 cents par verge cube. Classe B, sable et vase.

Montant payé, $6,857.28; inspection, $246.61; dépenses totales, $7,103.89.

Les travaux furent commencés le 14 juin et terminés le 31 août 1916.

Cet ouvrage avait pour but de donner une profondeur de 16 pieds, à l'eau basse, dans le havre et une profondeur de 18 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse, dans le chenal d'entrée extérieur.

Port-Maitland, Ont.—Contrat n° 11062, avec la *Great Lakes Dredging Co., Ltd.* Dragues *Shuniah* et *n° 8*.

Quantités de déblais: 628,703·15 verges cubes, mesurées sur place, à 12 cents par verge cube. Classe B, sable, glaise et gravier.

Montant payé, $75,444.38; inspection, $1,518.48; dépenses totales, $76,962.86.

Les travaux furent commencés le 29 juin et suspendus pour la saison le 17 novembre 1916.

Cet ouvrage avait pour but de donner au chenal d'entrée une largeur de 325 pieds, jusqu'au chenal de la rivière Grand et 4·5 pieds de largeur dans la rivière, à partir de son embouchure jusqu'au bassin du traversier T. H. et B. et au bassin de virage, ainsi que de continuer le chenal jusqu'à la crique Broad.

Palmers-Wharf, N.-B.—En vertu d'un arrangement passé avec la *New Brunswick Construction Co., Ltd.* Drague *New Brunswick*.

Quantités de déblais enlevés: 1,674·1 verges cubes, mesurées sur place, à 30 cents par verge cube. Classe B, vase.

Montant payé, $502.23; inspection, $12.62; dépenses totales, $514.85.

Les travaux furent faits du 27 au 30 juin 1916.

Cet ouvrage avait pour but de draguer des bassins de 9 pieds de profondeur en amont et en aval du quai en eau basse.

Penetanguishene, Ont.—Le dragage à cet endroit a été fait en vertu d'un marché conclu avec la *Penetang Dredging Co.*

Quantité de déblais enlevés: 1,500 verges cubes, mesurées sur place, à 40 cents par verge cube.

Montant payé, $600.

Le dragage a été terminé le 10 juillet 1916.

Cet ouvrage avait pour but l'agrandissement du bassin, au quai de l'Esplanade, pour qu'il ait 20 pieds de profondeur sur un espace de 500 par 500 pieds.

Rivière Saint-Maurice, Qué. (Chenal du centre).—Dragage fait d'après un marché conclu avec F. C. Burns. Drague *Capital*.

Quantité de déblais enlevés: 25,448 verges cubes, mesure de chaland, à 19½ cents par verge cube. Classe B, sable, glaise et ardoise.

Montant payé, $4,962.36; inspection, $197.20; dépenses totales, $5,159.56.

Ces travaux ont été faits du 4 mai au 3 juillet 1916. Cet ouvrage avait pour but de faire le curage d'un chenal de 4 pieds de profondeur, pour le flottage du bois, et d'un chenal de 8 pieds de profondeur, pour les barges, dans le chenal du milieu de la rivière Saint-Maurice, à Trois-Rivières.

Rivière Saint-Maurice, Qué. (Chenal de l'ouest).—Contrat n° 11117 avec la Cie Générale d'Entreprises Publiques. Drague *New Welland*.

Quantités de déblais enlevés: 45,634 verges cubes, mesure de chaland, à 9 cents par verge cube. Classe B, sable et glaise.

Montant payé, $4,107.06; inspection, $190.88; dépenses totales, $4,297.94.

Les travaux furent commencés le 4 novembre et terminés le 21 novembre 1916.

Cet ouvrage avait pour but de creuser un chenal à partir de l'eau profonde dans le fleuve Saint-Laurent, jusqu'au quai projeté dans le chenal de l'ouest, une longueur de 4,200 pieds, par une largeur de 80 pieds et une profondeur de 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Sand-Point, N.-B. (Saint-Jean, N.-B.).—Dragage fait à la suite d'un marché conclu avec J. S. Gregory. Drague *Keta*.

Quantité de déblais enlevés: 6,002.5 verges cubes, mesure de chaland, à 29 cents par verge cube. Classe B, vase.

Montant payé, $1,800.75; inspection, $42, dépenses totales, $1,842.75.

Les travaux furent faits du 2 au 12 octobre 1916. Ce dragage a été fait pour curer les bassins de Sand-Point.

Saint-Jean-Ouest, N.-B. (Bassin n° 1).—Dragage fait en vertu d'un arrangement conclu avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *Beacon Bar* et *Beaconfield.*

Quantité de déblais enlevés: 12,787 verges cubes, mesure de chaland, à 37 cents par verge cube. Vase, glaise, gravier et pierres.

Montant payé, $4,859.06; inspection, $166.80; dépenses totales, $5,025.86.

Les travaux ont été faits du 16 octobre au 20 décembre 1916.

Cet ouvrage a pour but le curage du bassin du quai en eau profonde.

Rivière Sainte-Croix, N.-B.—En vertu d'un arrangement conclu avec le gouvernement des Etats-Unis.

Montant payé, $19,891.65 (10% du coût total); inspection, $1,090.30; dépenses totales, $20,981.95.

Les travaux ont été faits du 24 au 26 octobre 1916.

Waubaushene, Ont.—Marché conclu avec la *Penetang Dredging Co.* Drague *n° 4.*

Quantité des déblais enlevés: 18,293 verges cubes, mesurées sur place, à 26 cents par verge cube. Classe B, glaise, roc et cailloux.

Montant payé, $4,756.18; inspection, $336.08; dépenses totales, $5,092.26.

Les travaux ont été faits du 31 juillet au 16 novembre 1916.

Cet ouvrage avait pour but de donner une largeur minimum de 100 pieds et une profondeur de 11 pieds sur une longueur de 5,640 pieds dans la baie Sturgeon.

Clementsport, N.-E.—Sous la direction de l'ingénieur de district Dodwell. Travail à la journée; 4,252 verges cubes.

Montant payé, $1,600.

Cet ouvrage avait pour but l'amélioration du chenal.

Cowichan, C.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Mitchell. Travail à la journée.

Montant payé, $312.75.

Cet ouvrage avait pour but de créer un chenal pour les petits bateaux, en enlevant les cailloux du lit de la rivière Cowichan, entre le lac et la ville.

Cocagne, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead; travail à la journée; 5,858 verges cubes.

Montant payé, $1,745.80.

Cet ouvrage avait pour but de continuer le creusage d'un chenal de 30 pieds de largeur, de 2½ pieds de profondeur et de 8,400 pieds de longueur, afin de faire un passage entre la partie nord du havre de Cocagne et les bancs de pêche, dans le détroit de Northumberland.

East-River, N.-E.—Sous la direction de l'ingénieur de district Millidge. Travail à la journée.

Montant payé, $75.

Ce travail a été fait pour enlever un caillou du chenal creusé par la drague *P. W. D. No. 5,* dans la rivière Est, havre de Pictou.

Grande-Anse, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead; travail à la journée.

Montant payé, $700.30.

Ce dragage a été fait à l'intérieur du quai de l'est et de la tête du brise-lames.

Hampstead, N.-B.—Marché conclu avec L. W. Nickesson.

Montant payé, $75.

Ce dragage a consisté en l'enlèvement d'un vieux caisson.

Rivière Kouchibougouac, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead. Travail à la journée; 1,782 verges cubes.

Montant payé, $533.67.

Ce dragage a été fait afin de draguer un chenal pour permettre aux chalands de circuler sur la rivière.

Malagawatch, N.-E.—Sous la direction de l'ingénieur de district Bernasconi. Travail fait à la journée, 974 verges cubes.
Montant payé, $621.59.
Cet ouvrage avait pour but de nettoyer le chenal Malagawatch.

Rivière Main, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead. Travail à la journée, 580 verges cubes.
Montant payé, $210.72.
Ce dragage avait pour but de faire disparaître une batture qui obstruaient le passage sous le pont tournant de la rivière Main, à Richibouctou..

Margaree-Harbour, N.-E.—Dragage fait en vertu d'un arrangement conclu avec Ernest F. Munro.
Montant payé, $200.
On a fait ce travail afin d'enlever les cailloux du chenal d'entrée, entre les quais.

Pointe Sapin, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead. Travail à la journée.
Montant payé, $815.96.
But de l'ouvrage: Draguer un chenal d'entrée de 100 pieds de largeur et de 80 à 200 pieds de longueur, à travers une batture et draguer un bassin abrité, de 200 x 100 pieds, en arrière du quai.

Parker's-Cove, N.-E.—Sous la direction de l'ingénieur de district Dodwell. Travail à la journée, 1,130 verges cubes.
Montant payé, $990.73.
But de l'ouvrage: Enlever une accumulation qui s'était produite à l'ouest du brise-lames.

Rivière Saint-Louis, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead. Travail à la journée, 1,169 verges cubes.
Montant payé, $434.84.
But de l'ouvrage: Draguer un bassin sur le côté sud-est du quai public.

Shediac-Bay, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead. Travail à la journée.
Montant payé, $628.37.
But de l'ouvrage: Draguer un chenal permettant la navigation entre le quai de Grande Digue et la baie Shédiac.

Rivière Saint-Charles, N.-B. (Rivière de la Grande Aldouane).—Sous la directiou de l'ingénieur de district Stead. Travail à la journée, 2,892 verges cubes.
Montant payé, $889.50.
Ce travail a été fait pour terminer le creusage d'un chenal de 30 pieds de largeur et d'un pied de profondeur à l'eau basse, en continuation de l'ouvrage des trois dernières saisons.

Rivière Saint-Jean, N.-B.—Sous la direction de l'ingénieur de district Small. Travail à la journée.
Montant payé, $1,975.
Ce travail a été fait pour enlever les corps morts dans le lit de la rivière Saint-Jean et de ses tributaires, entre Fredericton et Saint-Jean.

Tabusintac, N.-B. (Terres noires).—Sous la direction de l'ingénieur de district Stead. Travail à la journée, 1,982 verges cubes.
Montant payé, $799.95.
But de l'ouvrage: Approfondissement du chenal pour permettre le passage des radeaux de bois.

DRAGAGE du ministère, année civile 1916.

N° de la drague.	En opération 1916	Endroit.	Quantité	Total.	Coût.	Coût par verge.
					$ c.	c.
1	1er janv.-23 déc...	Saint-Jean, N.-B.	123,203			
		Digby, N.-E.	54,150			
		Yarmouth, N.-E.	57,065	234,418	92,559 42	·394
3	10 juil.-15 nov.....	Bouctouche, N.-B.	Aucun enregistrement.			
		Bathurst, N.-B.	65,917	65,917	27,001 86	·409
5	28 juin-2 nov......	East-River, N.-E.	50,001			
		Pictou, chenal	385,001	435,002	41,102 89	·094
6	3 janv.-31 déc.....	Canso, N.-E.	100			
		Lunenburg, N.-E.	69,515	69,615	46,113 93	·662
7	30 juin-18 nov.....	Liverpool, N.-E.	48,700	48,700	25,814 17	·530
9	7 août-25 nov.....	Georgetown, I.P.-E.	3,200			
		Panmure (île)	11,240			
		St.-Marys	4,300			
		Sturgeon	6,800			
		Poplar-Point	2,000			
		Grand-River	4,900	32,440	18,416 27	·567
10	30 mai-21 nov.....	Charlottetown, I.P.-E.—				
		Quai du chemin de fer	7,500			
		Quai de l'asile	12,475			
		Grève McAuleys	6,800			
		Quai Connelleys	6,250			
		Quai McConnells	3,725			
		Quai Pownal	3,175	39,925	17,789 34	·445
11	21 juil.-1er nov....	Malpèque, I.P.-E.	13,275			
		Rustico, I.P.-E.	2,950	16,225	10,650 55	·656
13	19 juin-6 déc......	Bouctouche, N.-B.	58,196	58,196	21,417 00	·368
14	27 mai-1er nov....	Amherst, N.-E.	20,250	20,250	6,068 21	·299
15	22 juin- 2 déc......	Oaklands, N.-E.	7,068			
		Lunenburg, N.-E.	4,510			
		Gold-River, N.-E.	3,215			
		Eastern-Point	971			
		West-Dublin, N.-E.	1,956	17,720	5,439 90	·274
Dérocheuse N° 3	1er janv.-4 déc....	Lunenburg, N.-E.	28,262	28,262	14,207 06	·502
102	21 juin-11 nov.....	La Salette, P.Q.	2,123			
		Poupore, P.Q.	25,673	27,796	12,722 90	·457
103	20 mai-9 déc......	Hawkesbury, P.Q.	38,134	38,134	11,587 27	·303
106	15 mai-18 nov.....	Batiscan, P.Q.	38,215			
		Riv.-du-Loup, P.Q.	11,936			
		Ottawa, Ont.	409	50,560	11,214 76	·221
109	8 mai-22 nov......	Owen-Sound, Ont.	35,762			
		Penetanguishene, Ont.	67,915			
		Collingwood, Ont.	19,101	122,781	22,858 01	·186
110	15 mai-7 déc......	Longueuil, P.Q.	24,387			
		Bagotville, P.Q.	81,032	105,419	28,992 82	·275
112	5 oct.-25 nov......	French-River, Ont.	1,875	1,875	4,198 33	2·239
114	24 avril-13 nov....	Port-Burwell, Ont.	52,966			
		Hamilton, Ont.	3,264	56,230	11,919 02	·211

Dragues du ministère—*Suite.*

N° de la drague.	En opération 1916.	Endroit.	Quantité.	Total.	Coût.	Coût par verge.
					$ c.	c.
115	15 mai–9 déc......	Les Éboulements, P.Q.............	3,389			
		Bagotville, P.Q..................	2,662			
		Rivière Saguenay, P.Q............	67,746	73,797	33,453 06	·453
117	17 avril–30 déc....	Port-Burwell, Ont................	103,674			
		Hamilton, Ont....................	59,086			
		Burlington, Ont..................	22,330	185,090	36,367 32	·196
119	8 juin–15 nov......	Longueuil, P.Q...................	2,014			
		Ile Perrot, P.Q..................	4,979			
		Lachine, P.Q.....................	174			
		Charlemagne, P.Q.................	14,834			
		Rivière Chicot, P.Q..............	5,855	27,856	10.249 68	·367
120	13 mai–18 nov.....	Rivière Thames, Ont..............	50,270			
		Chatham, Ont.....................	11,050	61,320	16,449 23	·268
121	17 mai–2 déc......	Verdun...........................	17,610	17,610	10,423 32	·591
123	22 mai–déc. 5.....	Ste-Anne de Bellevue, P.Q........	33,978	33,978	16,889 11	·497
Treuil à vapeur.	26 juin–17 nov.....	St-Alphonse, P.Q.................	1,025			
		Anse St-Jean, P.Q................	....			
		Chicoutimi, P.Q..................	2,135			
		Ste-Catherine, P.Q...............	50	3,210	3,554 48	1·107
201	6 mai–31 oct......	Rivière Rouge, Man...............	53,589			
		Selkirk, Man.....................	123,590	177,179	11,158 24	·063
202	17 juil.–31 oct.....	Selkirk, Man.....................	34,102			
		Hole-River, Man..................	281	34,383	9,015 81	·262
204	13 mai–20 oct.....	Rivière Rouge, Man...............	1,534			
		Rivière Dauphin, Man.............	10,027			
		Ile Big-George, Man..............	7,675	19,236	11,339 35	·589
205	20 mai–31 oct.....	Rivière Rouge, Man...............	3,298			
		Ile Crescent, Man................	71,676			
		Lockport, Man....................	14.900	89,874	12,437 70	·139
210	6 sept.– 15 sept....	Mossy-River, Man.................	9,208			
		Snake-Island, Man................	5,581	14,789	4,957 50	·335
301	1er jan.–31 déc....	Victoria, C.-B...................	130,626			
		Nanaimo, C.-B....................	13,582			
		Union-Bay, C.-B..................	10,399			
		Roys-Beach, C.-B.................	3,598	158,205	58,771 31	·371
302	1er janv.– 31 déc..	Proctor-Narrows, C.-B............	2,160			
		Kootenay-Landing, C.-B...........	11,545			
		Cedar-Creek, C.-B................	345	14,050	6,614 61	·470
303	1er janv.– 31 déc..	Rivière Fraser, C.-B.............	742,400	742,400	58,469 47	·078
304	1er janv.– 31 déc..	Summerland, C.-B.................	3,347			
		Kelowna, C.-B....................	6,523			
		Penticton, C.-B..................	2,223			
		Rivière Okanagan, C.-B...........	15,559			
		Okanagan-Landing, C.-B...........	1,981	29,633	9,050 13	·305
305	1er janv.– 31 déc..	No Arm, rivière Fraser, C.-B.....	227,425			
		Rivière Powell, C.-B.............	14,515			
		Pont de l'île Lulu, C.-B.........	37,300			
		Steveston, C.-B..................	76,315			
		Chantier Wallace.................	950			
		Squamish.........................	44,725	401,225	54,173 36	·134
306	1er janv.–31 déc...	Vancouver, C.-B..................	680,128	680,128	102,290 24	·150
307	1er janv.–31 déc...	Victoria, C.-B...................	103,535	103,535	33,484 76	·323

Dragues du ministère—*Fin.*

N° de la drague.	En opération 1916.	Endroit.	Quantité.	Total.	Coût.	Coût par verge.
					$ c.	c.
311	1er janv.–31 déc...	Two-Beacon-Bar, C.-B..............	15,350			
		Grahams-Landing, C.-B............	20,600			
		Forest-Glen, C.-B.................	16,200			
		Arrowhead, C.-B..................	28,000	80,150	9,607 25	·122
313	1er janv.–31 déc...	Victoria, C.-B....................	24,269			
		Esquimalt, C.-B..................	490			
		Williams-Head, C.-B...............	2,286	27,045	15,274 81	·564
Dérocheuse N° 1.	1er janv.–31 déc...	Victoria, C.-B....................	9,666	9,666	29.229 85	3·020
Dérocheuse N° 2.	1er janv.–31 déc...	Nanaïmo, C.-B....................	5,422	5,422	28,414 68	5·240
Appareils de posage N° 1 & 2.	1er janv.–31 déc...	Victoria, C.-B....................	7,056	7,056	34,911 80	4·940

Les dragues suivantes ont été en réparations cette année:—

——	——	Dépenses.
		$ c.
2....................	St-Jean, N.-B....................	18,946 33
12....................	"	5,220 42
Treuil N° 1...........	"	1,676 76
101....................	Rivière St-Louis, P.Q............	1,097 35
4....................	Iles de la Madeleine, P.Q........	6,500 50
111....................	Roberval, P.Q....................	4,727 09
116....................	Ottawa, Ont......................	28,191 51
118....................	Haileybury, Ont..................	4,401 43
122....................	Grandes-Piles, P.Q...............	2,645 23
208....................	Cumberland-House, Sask...........	6,309 31
309....................	Chase, C.-B......................	162 25

BASSINS DE RADOUB.

CALE SÈCHE DE LÉVIS.

Au cours du dernier exercice financier, on n'a exécuté aucun ouvrage d'importance; on a entretenu en bon état la cale sèche et le terrain afin de faciliter comme d'habitude la rentrée et la sortie des vaisseaux. Les dépenses totales pour l'administration, l'entretien et les réparations de la cale sèche s'élèvent à $22,849.82; le revenu qu'on en a perçu est de $25,588.16.

LAUZON.

(Ces travaux sont décrits dans le rapport de 1915.)

Pendant l'exercice de 1916-17, on a continué les excavations au bassin de radoub sur une longueur de 200 pieds par la pleine largeur et la pleine profondeur du bassin, et sur une longueur de 200 pieds par la moitié de la largeur et toute la profondeur du bassin. Au commencement de l'été, les excavations de la bâtisse des pompes furent complétées.

Les travaux d'excavation commencés le 10 avril furent suspendus vers le 10 novembre 1916. Tous les déblais dragués ont été employés pour le remblayage.

Le drague *King Edward* a été mise en opération, le 8 juillet, sur les fondations du quai en encaissement et dans le chenal d'entrée. Les travaux de cette drague ont été arrêtés le 24 septembre. Pendant cette période, elle avait enlevé 10,000 verges cubes de roches sous-marines.

Le 30 septembre, la drague *N° 6* de la Commission du havre de Montréal a repris les travaux, et jusqu'au 25 novembre elle a dragué environ 23,000 verges cubes de roches sous-marines.

Pendant le cours de l'année, on a immergé six piles en encaissement, dont quatre pour la jetée de direction à l'est, une pour la jetée de direction à l'ouest, et une autre pour le retour du quai-débarcadère. Deux autres piles sont actuellement en construction et seront prêtes à être immergées à la prochaine saison. Ces ouvrages en encaissement ont été commencés en juin et terminés en novembre.

Les travaux du béton ont été commencés en mai et finis en novembre. Les murs principaux du bassin ont été construits depuis la station 11 x 30 jusqu'à la station 7 x 00, et l'on a construit le fond du bassin depuis la station 10 x 97 jusqu'à la station 7 x 00. On a complété les fondations en béton de la bâtisse des pompes. Pendant la présente saison, on a aussi doublé en béton l'intérieur du tunnel.

Pendant la même période, les travaux se sont continués sur le caisson à rouleaux et le caisson flottant; 102 tonnes d'acier ont été mises en œuvre dans le caisson à rouleaux, et 710 tonnes d'acier dans le caisson flottant.

Pendant l'exercice de 1916-17, on a continué l'installation des machines dans l'usine du pouvoir.

Dans la chambre des générateurs, on a installé deux générateurs (750 K.W. et 100 K.W.) et aussi d'autres machines, tels que condenseurs, pompes, etc. Le tableau de distribution et les connexions ont été aussi complétés. Dans la chambre des chaudières, on a complété l'installation des chaudières, les soutes à charbon et les chauffeurs automatiques sont en partie construits.

Au 31 mars 1917, une quantité considérable de matériaux se trouvait en œuvre.

ESQUIMALT.

Bassin de radoub.

Pendant l'exercice financier, 22 bateaux sont entrés dans le bassin de radoub et le personnel s'est aussi occupé de l'entretien des terrains, des édifices et des machines.

Une pompe centrifuge verticale submergée, de 6 pouces, à action directe, mue par l'électricité a été installée pour remplacer la vieille pompe centrifuge à vapeur.

On a construit un nouvel édifice de 24 x 60 pieds, sur des fondations en béton, pour remplacer l'ancien atelier de forge et de charpenterie. Une grue électrique pour soulever les matériaux du plancher du bassin est d'une nécessité urgente.

ECLUSES ET BARRAGES.

QUEBEC.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

A Poupore, dans le comté de Labelle, à 12 milles en haut de Buckingham, sur la rivière du Lièvre, une écluse et un barrage ont été construits en 1886-92 pour surmonter les difficultés causées par le Petit Rapide, afin de rendre la navigation possible jusqu'à High-Falls, à 12 milles plus haut.

En 1903, un éboulis considérable détruisit le barrage. Ce barrage a dû être réparé, les écluses, etc., ont dû être réparées et améliorées et beaucoup de dragage a dû être exécuté avant que la navigation fût rétablie, en 1907.

L'ouvrage pendant l'exercice dernier consista à faire fonctionner l'écluse; à placer et réparer les estacades; à poser une nouvelle estacade de sûreté; à renouveler plusieurs des longrines et des parties du lambrissage sur le tablier du barrage et à faire des légères réparations à la maison du gardien de l'écluse.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Ecluses et barrage.

(Cet ouvrage et la quantité de travaux exécutée sont décrits dans le rapport annuel de 1915-1916).

En 1916-17, les travaux, commencés en 1913, pour la construction des écluses et du barrage en question ont été continués sans interruption à chaque saison de travail. Les ouvrages, que l'on a fait pendant le présent exercice financier, sont les suivants:

On a complété le mur, en bas du courant, le long du côté nord des vannes, et fait en arrière le remblayage nécessaire avec les déblais du dragage.

Le pilier n° 3, sur le côté nord de l'entrée de l'écluse, en haut du courant, a été complété, sauf les assises du pont à bascule.

On a fini le matelas en béton en haut de l'écluse, à 400 pieds au nord en partant de Québec.

Une section en béton, formant une partie du radier à l'entrée de l'écluse sud, a été immergée avec la pente requise par la méthode des compartiments vides (*open pocket*) pour les excavations.

La substructure de la jetée de direction à l'extrémité inférieure des écluses a été immergée au niveau requis. Elle comprend trois piles en béton immergées, en ligne avec le mur central de l'écluse, par la méthode des compartiments vides employée pour les excavations. Il y a trois ouvertures entre ces piles qui seront couvertes par des travées formées de poutres en béton armé pour recevoir le plancher continu qui couvrira toute la jetée.

Lorsqu'elle sera finie, cette jetée aura 300 pieds de longueur par 40 pieds de largeur et 64 pieds de hauteur, depuis sa fondation jusqu'au couronnement.

Des pilotis en acier liés ensemble ont été enfoncés tout autour de l'espace qui sera occupé par les écluses. On a aussi fait la connexion entre les pilotis enfoncés sous le barrage, sur le côté sud de la rivière, et le pilier n° 5 et aussi la ligne de pilotis qui traverse l'extrémité supérieure des écluses.

Le dragage pour les écluses, le matelas et la vanne a été continué jusqu'à la clôture de la saison. On a employé une drague à cuiller et à succion. La plus grande partie des déblais a été déposé de manière à former un terrain le long du côté nord de la jetée Louise et sur le bord de la rivière du côté de Limoilou.

On a enlevé une partie de l'ouvrage en encaissement, construit par le chemin de fer Canadien-Nord sur le côté nord de la rivière, afin de permettre l'érection des piliers de la vanne. Des soliveaux en acier ont été placés temporairement pour faire passer la voie ferrée dans cette partie du chemin de fer.

Cet ouvrage a été fait avec beaucoup de difficultés, amenées par l'affouillement causé en plusieurs endroits par les courants des marées. Il a fallu apporter une attention minutieuse et constante pour protéger les travaux en marche ainsi que les structures actuelles du chemin de fer.

On a commencé la construction d'un caisson flottant pour l'entrée inférieure des écluses. Cet ouvrage se fait sous contrat spécial. Un atelier a été installé à cette fin avec juste le nombre de machines requis pour le dit ouvrage. L'atelier servira plus tard de magasin et de boutique de réparations.

Une grande quantité de matériaux pour le béton et de métal pour armature du béton est rendue sur le chantier des travaux; ces matériaux seront employés à la prochaine saison pour construire le plancher des écluses. On peut affirmer que les travaux ont progressé d'une manière assez considérable, si l'on tient compte de l'incertitude

de la main-d'œuvre, de l'espace limité pour manier un outillage très lourd, des retardements causés par les marées et le passage des remorqueurs et des chalands en dessous du pont tournant pour les transporter d'une partie de l'ouvrage à une autre, et aussi de tous les obstacles provenant du trafic maritime.

YAMASKA.

Barrage en caisson.

A raison du haut niveau des eaux, on a commencé les travaux de reconstruction le 27 décembre 1916 seulement, pour les continuer jusqu'au 7 mars 1917. L'ouvrage consista à construire un solide caisson à parements clos, rempli de pierre, de 90 pieds de longueur par 16 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur, lambrissé sur les quatre faces et immergé en avant de la brèche du barrage. On a jugé qu'il serait mieux d'attendre après le tassement du caisson avant d'en construire le sommet afin qu'une fois terminé, au cours de l'été de 1917, la nouvelle partie soit de niveau avec le reste de l'ouvrage.

SAINT-ANDRÉ.

Ecluse et barrage.

L'année dernière on a nivelé le bord de la rivière, à l'ouest et au nord de l'écluse. La crue des eaux au printemps de 1916, rongea considérablement le pied du talus et de nouveaux éboulis se produisirent, qui emportèrent la chaussée construite au sommet du remblai. Afin de prévenir une répétition de ces dégâts, on a recouvert le pied du talus, jusqu'au-dessus du niveau de l'eau haute, avec un revêtement en pierres perdues, de deux à trois pieds d'épaisseur, toutes placées à la main. Ces pierres ont été prises dans le lit de la rivière.

Bâtisses.

On a construit, cette année, un hangar pour protéger les machines et en même temps on a démoli les édifices qu'il y avait sur la propriété.

Dragages.

On a fini, cette année, d'enlever les pierres qui avaient servi de batardeau. Ces pierres empêchaient l'eau de s'échapper librement du barrage et changeaient la direction du courant qui, se dirigeant en travers du chenal, causait ainsi une grave obstruction à la navigation.

On a dû creuser quatre tranchées d'une longueur totale de 1,929 pieds par 40 pieds de largeur, au fond, et jusqu'à une profondeur moyenne de 5·82 pieds.

On a transporté les déblais un mille plus loin; on ne prévoit aucun remplissage.

Les travaux ont été exécutés, du 31 juillet jusqu'au 19 septembre, par la drague *N° 205*. On a enlevé 14,900 verges cubes de pierre, de gravier et de cailloux, mesure prise sur les chalands.

Ce dragage a coûté 27·4 cents par verge cube.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—RÉPARATIONS ORDINAIRES—STATIONS DE LA RIVIÈRE.

Chaudière-Nord.—Une section du glissoir supérieur, de 45 pieds de longueur, immédiatement au-dessous de la cloison étanche, a été reconstruite. L'entrée du glissoir a été rétrécie jusqu'à 3½ pieds et, à cause de cela, on a dû construire des piles de direction sur chaque côté et en haut des poutres d'arrêt afin de diriger la course des billots et du bois.

Tributaires de la rivière Ottawa.

Rivière Gatineau.—L'estacade principale a été renforcée. Les pièces de bois défectueuses qui se trouvaient dans les sections rigides de l'estacade ont été enlevées et remplacées par du bois neuf. Les réparations ordinaires ont aussi été faites.

Rivière Madawaska.—A la station d'Arnprior, on a réparé le plancher au fond du glissoir.

A la station de Springtown, la pile placée au centre de la rivière pour supporter l'estacade de retention, a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse. Cette pile a 22 pieds carrés et 10 pieds de hauteur; elle est remplie de pierre.

A la station High-Falls, l'estacade qui se trouve à la tête du glissoir a été transportée à terre, redressée et munie de chaînes neuves; des réparations générales ont été faites.

Rivière Noire.—A l'estacade de retention, juste en haut du glissoir de High-Falls, on a reconstruit trois piliers, à partir du niveau de l'eau basse jusqu'à 9 pieds de hauteur. Un des piliers a 14 pieds carrés, un autre a 16 pieds carrés et le troisième a 18½ par 19 pieds. Vu que l'espace entre le dernier pilier et le rivage était devenu trop large; ce nouveau pilier a 18 pieds carrés à sa base et 16 pieds carrés au sommet, et une hauteur de 20 pieds. Adjacent au nouveau pilier, on a construit un caisson de direction, de 45 pieds de longueur, 10 pieds de largeur, à la base, et 8 pieds de largeur au sommet; cet ouvrage est à la même hauteur que le sommet des piliers.

Rivière Petawawa.—A l'embouchure de la rivière Petawawa, on a construit quatre nouveaux piliers en rapport avec l'estacade de retention. Ils sont tous de 16 pieds carrés; un a 14 pieds de hauteur, deux ont dix pieds de hauteur chacun et le quatrième a 9 pieds de hauteur.

A la station du *Lac des Cèdres,* le barrage plat, au sud de la vanne de décharge, a été remplacé par un pilier de 32 pieds de longueur, de 10 pieds de largeur et de 14 pieds de hauteur, lambrissé sur le devant avec des madriers de 3 pouces et couvert en gravier.

Au printemps de 1916, l'eau de la rivière d'Ottawa et de ses tributaires a atteint un bien plus haut niveau que de coutume. Elle commença à monter de bonne heure en avril et atteint sa plus haute attitude, le 8 mai. Elle baissa alors un peu mais s'éleva encore vers le 20 du mois, après lequel elle baissa graduellement. A l'automne, l'eau devint excessivement basse, mais à cause des pluies fréquentes de l'été, la saison, en général, a été très favorable à l'industrie du bois.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Le flottage du bois en billots sur la rivière Saint-Maurice est le problème le plus important à considérer. Pendant la dernière saison, 11,127,027 billots ont été distribués aux différentes compagnies industrielles échelonnées le long de cette rivière.

A l'automne dernier, après la descente de tous les billots, une inspection des piliers d'attache et des autres ouvrages a été faite et l'on a fait immédiatement les réparations les plus urgentes. Toutes les estacades ont été placées en quartiers d'hiver pour être prêtes au printemps de 1917.

Grandes Piles.—Inspection et entretien des estacades et des piliers d'attache.

Sainte-Flore.—400 verges cubes de pierre placées dans les piliers; exhaussement de 4 piliers en bois avec une superstructure en béton, et réparation de 500 pieds d'estacades.

Grand'Mère.—Un pilier en béton construit à la Pointe-à-Paquin, et exhaussement de 7 piliers en bois avec une superstructure en béton.

Chutes Shawinigan.—Construction de 300 pieds d'estacades en 3 pièces.

Trois-Rivières.—Construction de 300 pieds d'estacades en 3 pièces.

PONTS ET CHAUSSÉES.

OTTAWA.

Pont Laurier.—On a construit une clôture en bois, de 67 pieds de longueur, à l'extrémité ouest de ce pont, sur le côté nord. Le mur de maçonnerie, au nord de la culée de l'ouest, a été construit avec du mortier de ciment, et un couronnement en béton a été fourni; le mur a 44 pieds de longueur et 4 pieds de hauteur. Les garde-fous en acier laminé du pont étaient devenus si rongés par la rouille, qu'en plusieurs endroits le métal était percé à jour. Le garde-fou du côté sud a été remplacé par un garde-fou en fonte. Le pavé en grès sur les abords de l'ouest a été construit jusqu'à son niveau d'avant le tassement.

Le pont des Chaudières, le pont Union et les chaussées entre Hull et Ottawa ont été réparés.

ONTARIO ET QUÉBEC.

Pont Bryson.—Le pavé du passage sur les deux travées de ce pont a été posé en neuf. Le plancher comprend un rang de madriers en pin et en pruche de 3 pouces d'épaisseur avec une garde-roue en cèdre de 6 pouces sur les deux côtés. La partie renouvelée a 384 pieds de longueur par une largeur de 16½ pieds.

Pont Chapeau.—Les abords nord de ce pont ont été améliorés, en construisant un talus en pierre, en gravier et en terre; afin de protéger ces travaux contre les vagues on a jugé nécessaire de construire des murs de soutènement en béton le long du remblai. Les murs du côté supérieur ont 140 pieds de longueur et ceux du côté inférieur ont 104 pieds de longueur; les deux murs ont de 2 à 3 pieds à la base, selon la hauteur, et ont un pied au sommet; la hauteur moyenne est de 6 pieds. Les murs sont perpendiculaires, en arrière, et le fruit se trouve sur le devant. Chaque mur est fini avec un couronnement en pente pour l'écoulement de l'eau. On a mis d'autre pierre sur ce talus afin de remplir l'espace en arrière des murs.

ALBERTA.

Pont de la rivière Bow.

Le pont en acier construit sur la rivière Bow, dans la ville de Banff, située dans le parc des Montagnes Rocheuses, étant devenu insuffisant pour la quantité du trafic qui s'y fait pendant l'été, on a dû faire des démarches pour la construction d'un autre pont sur le même emplacement.

En décembre 1914 et en janvier et février 1915, ce pont a été placé sur un site temporaire, à environ 60 milles plus bas.

Subséquemment, on a décidé d'examiner et réparer ce pont suffisamment pour le trafic en attendant qu'on construise le nouveau pont. Le plancher était usé et l'ouvrage en fer menaçait de se briser, et on posa un nouveau plancher et on peintura la structure entière. L'ouvrage a été fait à la journée.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

D. H. KEELEY, SURINTENDANT GÉNÉRAL.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
Terre-Neuve....	Port au Basque—Cap-Ray	1883	14		14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat-Cove (ligne de c.)..	1880-02	168¾	.....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or	1880	......	½			
" ..	" havre Ste-Anne (Englishtown)	1887	.....	¼	170	25	
" ..	" havre Ingonish	1887	......	¼			
" ..	French-River	......	......	¼			
" ..	Grand-Bras-d'Or—Kempt-Head	1904	20	¼	20	3	
" ..	Meat-Cove—Ile Saint-Paul	1890	.....	20	23	1	
" ..	Sur l'île Saint-Paul	1890	3	......			
" ..	Baie Saint-Laurent, Money-Point	1907	8	......	8	4	
" ..	Mabou—Meat-Cove	1887-00	116¼	......	116¼	12	
" ..	Barrington—Cap-Sable	1883	16	......			
" ..	A travers le chenal Bear-Point	1883	...	1½	17¾	Loué.	
" ..	" du phare	1883	...	¼			
" ..	Mabou—Port-Hawkesbury	1903	41¾	.....	73¾	9	
" ..	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre	1903	32	.....			
" ..	Saint-Pierre—Main-à-Dieu	1904	83¼	.....			
" ..	Main-à-Dieu—Scatari	1902-09	1	3½	133½	19	
" ..	Sur l'île Scatari	1904	7¼	.....			
" ..	Gabarus—Sydney-Nord	1904	38½	.....			
" ..	Petit-Bras-d'Or—Kempt-Head	1905	34½	.....	34½	6	
" ..	Sydney-Nord—Eskasoni	1905	31	......	31	10	
" ..	Eskasoni—Grand-Narrows	1908	22	.....	22		
" ..	Grand-Narrows—Shénacadie—Beaver-Cove	1910	15¼	...	15¼	3	
" ..	Leitches-Creek—Steeles (ligne de c.)	1910	28	....	28	1	
" ..	Baddeck—Little-Narrows	1910	19½	....	19½	1	21,270
" ..	Sydney-Nord-Petit-Bras-d'Or (deuxième fil)	1906	6	......	6		
" ..	Grande-Rivière—Enon	1907	19½	......	19½	2	
" ..	Enon—Gabarus	1909	29	......	29	3	
" ..	Strathlorne—Wycocomagh	1909	33½	......	33½	7	
" ..	Margaree S. O.	....	......	.....	..		
" ..	Whycocomagh—Little-Narrows	1912	38½	.....	38½	8	
" ..	Loch Ban—Scottsville	1912	7	......	7		
" ..	Whycocomagh—Orangedale	1912	8	...	8	5	
" ..	North-Sydney—Sydney-Mines—Florence	1912	7	..	7		
" ..	Little Narrows—Washabuck Centre	1912	12	......	12	4	
" ..	Ceinture, Eskasoni—McAdams Lake	1912	5	......	5	1	
" ..	Baddeck, Nyanza—Big-Intervale	1913	39½	......	39½	6	
" ..	Brook-Village—Glendale	1914	32	.....	32	6	
" ..	Washabuck Centre—Grass Pond	1916	7¾	......	7¾	4	
	Port-Hood, embranchement de l'île :						
	(Longueur de la ligne de ceinture.)						
" ..	Sur terre ferme, Port-Hood	1907	½	....			
" ..	Port-Hood—Ile Smith	1907	......	2			
" ..	Sur l'île Smith intérieure	1907	4	.....	13½	4	
" ..	Ile Smith à l'île Henry	1907	......	3			
" ..	Sur l'île Henry ou extérieure	1907	4	....			
N.-Brunswick...	Chatham—Escuminac, Pointe-Sapin	1885	56½	....	56½	22	7,016
	A reporter	....	1,010	31½	1,048¼	168	28,286

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles.	nœuds			
	Report..........	....	1,010	31½	1,041½	168	28,286
	Réseau de la baie de Fundy :						
Nouv-Brunswick	Eastport—Campobello..................	1880	......	1¾			
" ..	" "	1917	......	1¾			
" ..	Sur la terre ferme d'Eastport..........	1880–17	1	.....			
" ..	Sur l'île Campobello.....................	1880–16	11½	......			
" ..	Campobello-Grand-Manan..............	1880	.....	8¾			
" ..	" "	1916	.....	10¼			
" ..	Sur l'île Grand-Manan......	1880–16	21¾	......	77¾	14	3,790
" ..	Grand-Harbour—Ile Cheney.....	1890	4¼	½			
" ..	Ile Cheney—Ile Whitehead.......	1890	¾	¾			
" ..	" "	1916	......	¾			
" ..	Woodwards Cove—Nantucket...... .	1914	2¾	½			
" ..	Nantucket—Duck Branch.	1914	8½	1¼			
" ..	Ile-aux-Perdrix—Fort-Dufferin...	1900	......	¾			
..	" "	1910	......	¾			
	Embranchement de Gannet-Rock :						
" ..	Seal-Cove—Ile Big-Wood......... ..	1910	......	1½			
" ..	Ile Big-Wood—Ile Little-Wood.........	1910	1¾	½			
" ..	Ile Little-Wood—Ile Three-Sister.	1910	1	2¼			
" ..	Ile Three-Sister—Gannet-Rock.....	1910	......	7¼	14¾	4	†
" ..	Ile Three-Sister—Hay Island.......... ...	1916	¼	¼			
" ..	Campobello à travers Lubec Channell....	1916	......	¼			
	Réseau des îles de la Madeleine :						
Québec.	Meat-Cove, C.-B.—Iles de la Madeleine.	1880	......	55			
"	Sur les îles de la Madeleine..............	1881–02	83½	½			
"	Grosse-Ile – Ile Brion......	1902	. ..	11			
"	Sur l'île Brion à Dingwalls........ ...	1902	1	......			
"	" de Dingwalls au phare...	1909	5	.....	184¾	18	4,316
"	House-Harbour—Pointe Basse (ceinture).	1902	8	......			
"	Pointe Basse—South Beach (ceinture)...	1905	6	......			
"	Grindstone—Barachois (ceinture).......	1909	6	......			
"	Ile Amherst—Ile d'Entrée...............	1910	2	6¾			
	Réseau d'Anticosti :						
"	Gaspé—L'Anse-à-Fougère...............	1881	28	......			
"	L'Anse-à-Fougère—Anticosti........	1881	......	44¼			
"	Sur l'île Anticosti	1881–90	223½	......	316¾	9	2,336
"	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan......	1890	......	21			
	Dist. de Chicoutimi :						
"	Baie St-Paul—Chicoutimi.............	1881–04	98	.....	98	5	
"	St-Alexis—Baie Ste-Catherine..	1904	78	......	78	5	
"	Malbaie—Baie St-Paul.	1904	37	.....	37	3	
"	Baie St-Paul—Petite-Rivière..........	1904	13	... .	13	1	
"	Chicoutimi—St-Charles.................	1903	31½	.....			
"	Ste-Anne—Lac-Claire..................	1903	7	......	46½	10	
"	Ste-Anne—St-Fulgence..................	1903	8	......			
"	St-Fulgence—Sacré-Cœur............... .	1905	73½	.....	73½	4	
"	Malbaie—Baie Ste-Catherine (2e fil).....	1904	58	......	58	....	
"	St-Alexis—Chicoutimi (2e fil)....... ...	1905	14½	......	14½	....	
	A reporter................	....	1,845	709¾	2,054¾	241	38,122

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	....	1,845	209¾	2,054¾	241	38,122
	Dist. de Chicoutimi—Fin.						
Québec	St-Charles—La Pipe	1907	30	.....	30	4	
"	La Pipe—Péribonka	1908	17	.....	17	2	
"	Baie St-Paul—St-Placide	1908	8½	.....	8½	1	
"	Taché St-Louis de Nazaire, ligne. de c..	1912	5	.....	5	1	
	Ligne de la rive nord:						
"	Malbaie—Baie Château (Tadoussac)	1881-01	947¼	....			38,405
"	A travers la riv. Saguenay à Tadoussac..	1883	....	1¼	949½	74	
"	" " " "	1909	......	1			
"	Bersimis—Godbout	1904-05	114	.....	114	......	
"	St-Siméon au ph. Cap-Saumon (ceinture)	1909	4	.....	4	1	
"	Harrington—Ile Harrington	1909	1¼	3¼	4½	1	
"	Pointe Lebel, ligne de ceinture	1915	5	.....	5	1	
	Réseau de la quarantaine:						
"	Québec—L'Ange-Gardien	1885	13	....			
"	L'Ange-Gardien—Ile d'Orléans	1885	.....	¾			
"	" (3 longueurs)	1906-09	...	2¼			
"	Sur l'île d'Orléans	1885	29¼	.....			
"	Ile d'Orléans—Ile aux Réaux	1889	......	2			
"	" " (2e câble)	1910	......	2¼			
"	Sur l'île aux Réaux	1889	2½	......	80¼	11	973
"	Ile aux Réaux—Grosse-Ile	1889	......	2			
"	" " (2e câble)	1910	......	2			
"	Sur la Grosse-Ile (tout compris)	1885-94	3¼	....			
	St-Jean—Ste-Famille (ceinture)	1904	11	..			
	St-François—St-François-Nord (fil de ceinture)	....	10	......			
"	Ile aux Grues à Montmagny	1905-09	......	5	5		
"	Sur l'île aux Grues	1905	3	......	3	5	
"	Ile aux Grues à la Grosse-Ile	1907	.....	5	5		7,065
"	Ile aux Grues—Ile aux Oies	1912	10	......	10	2	
"	Ile d'Orléans, téléphone	1910	68	.....	68	7	
"	Barrage Kippawa—Ville-Marie	1910	33½	....	78½	9	1,050
"	Ville-Marie—Timiskaming-Nord	1911	45				
"	St-Isidore, embranchement	1912	3½	.....	3½	1	
"	Lac Charlesbourg, Beauport—Stoneham.	1913	52¼	.....	52¼	8	
"	Lac St-Charles—St-Gérard	1909	34¾	......	34¾	4	5,963
"	Beauport—Laval	1909	15	......	15	7	
	Réseau de l'île Pelée:						
Ontario	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	.....			
"	Leamington-Dock—Ile Pelée	1901	......	17¼	45¾	18	840
"	Sur l'île Pelée	1889-00	16½	....			
	A reporter	....	3,339½	253¾	3,593¼	395	92,418

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report........................	....	3,339½	247½	3,555½	381	92,418
	Réseau du Nord-Ouest—Fin.						
Saskatchewan ...	Qu'Appelle—Onion Lake...............	1883	402	......	402	9	
" ...	Moosejaw—Wood Mountain............	1885	107	......	107	4	
"	Wood Mountain—Willow Bunch.	1904	39	...	39	2	
"	Gravelbourg, ceinture.................	1910	38	.....	38	1	
"	Leeville, ceinture	1912	28	......	28	1	
"	Saskatoon, ceinture..................	1892	28	.....	28	1	
"	Duck Lake—Batoche..................	1902–10	9	......	9	2	
"	Duck Lake—Agence des sauvages	1902	3½	......	3½	3	
"	Lloydminster, ceinture.................	1904–09	58	.....	58	1	27,148
"	Lipton, ceinture	1906	2	......	2	1	
"	Fort-Qu'Appelle—File Hills...........	1907	28	....	28	4	
"	Kamsack—Agence des sauvages	1907	6½	......	6½	2	
"	Kamsack—Agence des sauvages—Pelly..	1910	17½	......	17½	4	
"	Battleford—Isle-à-La-Crosse...........	1912	275	......	275	6	
"	Meota, ceinture........................	1912	20	....	20	1	
"	Sintaluta—Réserve Assiniboine.........	1913	8	......	8	1	
Alberta.........	Onion Lake—Edmonton....	1883	205	.....	205	8	
"	St-Paul—Durlingville..................	1912	48	......	48	3	
"	Edmonton—Athabaska.	1904	98	...	98	2	
"	Athabaska—Mirror Landing..... ...	1909	70	.....	70	1	
"	Mirror Landing—Peace River..........	1910	199	.....	199	4	
"	Peace River—Dunvegan......	1911	74	.....	74	2	
"	Dunvegan—Lake Saskatoon...........	1912	76	....	76	2	
"	Grande-Prairie.......	1912	16	.	16	1	
"	Lake Saskatoon—Fort-St-John...........	1914–15	145	.....	145	3	
"	Fort-St-John—Hudson Hope..........	1915	62	......	62	2	
"	Peace River—Shaftsbury.	1911	15	......	15	4	
"	Athabaska—Fort McMurray.	1914–15	245	......	245	4	38,861
"	Athabaska—Lac la Biche (Plamondon)	1914	58	.....	58	1	
"	Plamondon—Mission catholique.........	1915	12	......	12	1	
"	Edmonton—Ag. des sauv.—Stony Plain.	1904	32	....	32	5	
"	Edmonton—St-Albert......	1887	9	...	9	1	
"	St-Albert—Qui Barre—Alexandre......	1902	25	....	25	3	
"	Andrew, ceinture..........	1904	10	....	10	1	
"	Lamont, ceinture	1910	7	......	7	1	
"	Saddle Lake—Ecole industrielle.... ...	1900	6½	......	6½	1	
"	Grouard—High Prairie.................	1912	25	......	25	12	
"	High Prairie—Prairie River...........	1913–14	13½	......	13½	2	
	Réseau de la Colombie-Britannique—						
Colombie-Brit ..	Kamloops—Vernon-Penticton.	1899-11	467½	1½	471	57	
" .	Kamloops—Mount Olie	1908-10-15	84	.....	84	18	
" .	Kamloops—Savona.	1913	27	.....	27	6	
" .	Kamloops—Barnhart Vale—Rose Hill ..	1911	14	......	14	5	
" .	Kamloops—Notch Hill—Revelstoke.....	1914–15	204½	1½	207	27	
" .	Fairview—Midway......	1914	93	....	93	11	
" .	Whitemans Creek—Kelowna......	1914	29	1	30	6	
" .	Nelson—Trail.....	1914	61	.....	61	12	
" .	Proctor—Sirdar—Creston...............	1914–16	87¼	2¾	90	15	93,057
" .	Nakusp—Edgewood.	1912	59	1	60	14	
" .	Golden—Windermere...................	1901	90	.. ...	90	18	
" .	Hefley Creek—Upper Louis Creek......	1916	29	......	29	7	
" .	Deer Park—Reneta....................	1916	24¼	¾	25	9	
" .	Merritt—Mammette Lake—Camford....	1916	30	......	30	6	
" .	Kamloops—Goose Lake.........	1916	14	......	14	3	
" .	Enderby—Vernon.....................	1916	26	.....	26	2	
	A reporter...................	....	7,197½	262¼	7,459¾	718	251,284

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Fin.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report............	....	7,197½	262¼	7,459½	718	251,284
Ile Vancouver..	Victoria—Bamfield..................	1891	169	...	169	12	82,559
" ..	Alberni—Bamfield..................	1899	53	...	53	2	
" ..	Alberni—Clayoquot..................	1902	95¼	2¼	97½	5	
" ..	Clayoquot—Nootka..................	1913	62½	12¼	74¾	8	
" ..	Clayoquot, embranchement............	1913	1	½	1½	2	
" ..	Toquart—Sechart..................	1907	7½	2	9½	1	
" ..	Tofino--Mosquito-Harbour, Bear-River / Clayoquot Sound—Ile Leonard, phare.	1911-14	55	3¾	58¾	....	
" ..	Nanaïmo—Comox—Campbell River....	1893-08	118	....	118	8	
" ..	Parksville—Embranchement Alberni...	1895	30	....	30	1	
" ..	Comox—Cap Lazo, embranchement.....	1910	6	.....	6	....	
" ..	Union Bay—Denman et Iles Hornby....	1907	21	2	23	4	
" ..	Nanaïmo—Ile Gabriola..............	1909	16	¾	16¾	4	
" ..	Campbell-River—Powell-River.........	1910	65¾	13	79¾	11	
" ..	Powell-River—Vancouver.............	1913	108	12	120	19	
" ..	Campbell-River—Hardy Bay...........	1914	203¼	4½	207¾	18	
" ..	Vancouver—Squamish..............	1914	44½	1½	46	6	
" ..	Ile Salt-Spring, ligne de..............	1902-14	88	7¼	95¼	19	
" ..	Sidney—Ganges, ligne de............	1910	21	2½	23½	.....	
" ..	Chemainus—Kuper—Iles Thétis.......	1912	3½	4	7½	5	
" ..	Saanichton—Ile James...............	1912	3½	1	4½	2	
" ..	Sydney, Ile Sydney..................	1910	3	3	6	2	
" ..	Embranch. Bamberton Works-Keatings.	1914	0	1	1	1	
Yukon.........	Ashcroft—Dawson et frontière.........	1899-12	1,777	....	1,777	78	78,091
" ..	Ashcroft—Quesnel (fil local).........	1878-87	215	...	215	.....	
" ..	Embranchement Ashcroft—Lillooet.....	1896	67	......	67	12	
" ..	" Lillooet—Pioneer.....	1912	66	....	66	15	
" ..	" Lillooet—Lytton......	1913	49½	......	49½	12	
" ..	" Ashcroft—Savonas.....	1914	40	......	40	5	
" ..	Embr. 150-Mile-House—Quesnel-Forks..	1902	89	......	89	5	
" ..	" 150-Mile-House—Bella-Coola...	1912	329	.....	329	28	
" ..	" Quesnelle—Barkerville.......	1887	61	.....	61	5	
" ..	" Hazelton—Prince-Rupert........	1901-07	218	......	218	22	
" ..	" Terrace—Stewart..............	1910-11	174	......	174	8	
" ..	Ligne de l'île Reine-Charlotte........	1913-14	123	.....	123	13	
" ..	Hootalinqua—Livingstone-Creek, emb. du territoire du Yukon.............	1907	70	.. ..	70	2	
" ..	Ashcroft—Highland-Valley............	1916	30	......	30	5	
	Total....................	....	11,680¾	336	12,016¾	1,001	411,934

RÉSEAU DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU DOMINION.

A titre d'intérêt général et en continuation de l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres en notre possession, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans tout le Dominion:—

Canada.	Longueur des lignes en milles.				Longueur de fil en milles.				Nombre de bureaux.
	Aérienne.	Souterraine.	Sous-marine.	Total.	Aérien.	Souterrain-	Sous-marin.	Total.	
1915-16.	Ligne sur poteaux								
Great North Western Telegraph Co	10,064	7	13	10,084	31,357	192	78	31,627	
Canadian Pacific Telegraph Co	14,007	23	95	14,735	106,143	820	227	107,190	1,519
Lignes de l'Etat	11,390¼	....	336	11,726¼	11,726¼	......	336	12,016¾	1,058
Grand Trunk Pacific Telegraph	5,279	1	1	5,279	19,525	18·25	2·19	19,545	279

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention:—

1916-17.	Dépense.	Revenu.
	$	$
Golfe Saint-Laurent et les Provinces maritimes:—		
Anticosti, lignes de l'île d'	8,333 90	1,383 13
Baie de Fundy, lignes de la	5,709 83	1,361 58
Cap-Breton, lignes de	46,429 78	4,637 80
Cap-Ray (subside)	250 00	
Escuminac, ligne de	1,453 91	952 26
Pointe-au-Père, agence	500 00	
Ile aux Coudres	200 00	
Iles de la Madeleine	6,665 85	2,505 05
Côte Nord à l'est de Bersimis	28,329 12	6,809 74
Côte Nord à l'ouest de Bersimis	20,821 33	1,634 06
Ile d'Orléans, téléphone	1,860 60	425 84
Réseau de la quarantaine	6,741 79	213 21
Lignes du comté de Québec	1,943 60	871 37
Ile du Prince-Edouard	15 50	
Vaisseau-câble *Tyrian*—		
Entretien et réparations	60,096 88	
Généralement—		
Golfe et Provinces maritimes	2,290 29	
District de Timiskaming—		
Ligne de téléphone	3,415 98	255 65
Ontario—		
Ile Pelée, téléphone	2,652 25	134 35
Lignes des territoires du Nord-Ouest	....	
Saskatchewan	48,623 53	7,608 28
Alberta	67,782 80	18,851 35
Colombie-Britannique—		
Terre Ferme	56,035 86	29,143 45
Ile de Vancouver	91,500 47	28,204 56
Yukon—		
Ashcroft—Dawson	212,666 15	86,488 67
Service télégraphique, généralement	357 28	
Total	674,688 74	191,453 35

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES.

Jusqu'à la date de ce rapport (1er avril 1917) les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la compagnie de téléphone Bell, à Ottawa, et imputables au crédit spécial, numéro 1090, se sont élevés à la somme de $47,191.50. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères:—

Ministère.	Nombre de téléphones.		Total.	Coût annuel.
	Bureaux.	Résidences.		
				$ c.
Agriculture	36	15	51	2,620 00
Auditeur général	14	2	16	753 00
Recensement	1	....	1	80 00
Commission du Service civil	4	3	7	342 00
Greffier de la couronne en chancellerie	1	1	2	85 00
Commission de Conservation	5	1	6	375 00
Douanes	24	6	30	1,235 00
Archives	2	1	3	160 00
Police fédérale	15	5	20	780 00
Commission de développement économique	2	....	2	80 00
Cour de l'Echiquier	2	1	3	145 00
Affaires étrangères	7	2	9	388 00
Finances	18	5	23	950 00
Gouverneur général	6	6	12	495 00
" " ligne privée	....	....	....	123 00
" " central privé	14	....	14	1,052 00
Chambre des communes	17	....	17	720 00
Affaires des Sauvages	14	2	16	646 00
Revenu de l'Intérieur	18	4	22	934 00
Intérieur	118	9	127	5,552 00
Justice	20	15	35	1,476 50
Travail	6	3	9	445 00
Bibliothèque du Parlement	3	2	5	185 00
Marine et Pêcheries	20	8	28	1,185 00
Milice et Défense	31	13	44	2,142 00
" " central privé	158	....	158	6,127 00
Commission des hôpitaux miltaires	....	1	1	40 00
Mines	18	1	19	807 00
" central privé	36	....	36	1 329 00
Gendarmerie à cheval	4	2	6	230 00
Commission du Service National	3	....	3	165 00
Service Naval	25	6	31	1,316 00
Territoires du Nord-Ouest	....	1	1	35 00
Comité du fonds patriotique	1	....	1	80 00
Postes	42	9	51	2,090 00
Impression et papeterie	19	12	31	1,268 00
" " central privé	49	....	49	1,079 00
Conseil Privé	7	5	12	525 00
Travaux publics	74	19	93	4,321 00
Chemins de fer et Canaux	21	13	34	1,510 00
Secrétariat d'Etat	13	4	17	779 00
Sénat	16	4	20	837 00
Cour Suprême	1	....	1	40 00
Commerce	11	3	14	615 00
Commission des achats militaires, central privé	10	....	10	1,050 00
	906	184	1,090	47,191 50

Lignes télégraphiques du Cap-Breton.

Les recettes de ces lignes ont été de beaucoup les plus considérables qu'on ait jamais encore perçues. Cette augmentation est due à la reprise générale des affaires, amenée par la grande demande des produits de la mer, tels que poissons, homards, etc., à des prix très élevés.

Nouveaux bureaux de téléphone.

Pointe Munro (*Ste-Anne, C.-B.*), chemin de ceinture depuis le bureau de South-Gut; ligne complétée le 30 avril et bureau ouvert le 1er mai, en charge de M. J. McKillop, agent et télégraphiste; rémunération de 25 pour 100 des recettes et des chèques, et une garantie de $50 par année.

Black-Brook, C.-B., entre Hillside et Pointe-Greve, sur la ligne de Boularderie; bureau ouvert le 14 février, M. H. McNeil, agent et télégraphiste; rémunération de 25 pour 100 des recettes et chèques, et une garantie de $50 par année.

Bureaux fermés.

Bureau de Hillside, C.-B., sur la ligne de Boularderie, fermé le 14 février, en vue de l'ouverture d'un nouveau bureau à Black-Rock.

Bureau de South-Gut, fermé le 31 décembre; la transaction des affaires étant faite par le bureau de Englishtown jusqu'à la réouverture du bureau.

Nouveaux bureaux de téléphone.

Gillies-Point, C.-B., agent N. A. McNeil.
Gillies-Point-Est, C.-B., agent J. R. Morrison.
Grass-Pond, C.-B., agent N. M. McNeil.
McNeils-Vale, C.-B., agent D. S. McNeil.
Ces bureaux ont été ouverts le 11 novembre, et les instruments furent installés.
East-Lake-Centre, C.-B., agent Heward McKinnon; bureau ouvert le 27 mars.
Melford, C.-B.—Télégraphiste, Mme Flora McDonald; bureau ouvert le 9 octobre.

Changements des agents et télégraphistes.

Baddeck, C.-B.—M. D. Dunlop, l'agent et télégraphiste étant mort subitement le 23 septembre, Mme Christie Dunlop fut nommée télégraphiste. Le 28 février, Mme C. Dunlop a démissionné et fut remplacée par M. Gerald Dunlop; le bureau a été, jusqu'à la fin de l'exercice financier, en charge de Mlle Simpson, instructrice.

Craigmere, C.-B.—Allan Cameron, agent et télégraphiste, étant mort le 26 février, le bureau fut transféré, le 3 mars, à Mary K. Cameron, aux mêmes termes et conditions que le premier était convenu de recevoir.

Pleasant-Bay, C.-B.—Mme Geo. P. McIntosh, télégraphiste, a démissionné le 30 novembre, et le bureau a été transporté à la résidence de Mlle Annie McLean, qui a été nommée télégraphiste aux mêmes conditions, soit une rémunération de 25 pour 100 des recettes et chèques, avec une garantie de $50 par année.

Grande-Anse, C.-B.—Mlle N. A. McPherson ayant démissionné le 30 novembre, elle fut remplacée par sa sœur, Mlle Barbara McPherson, nul changement dans le salaire.

Dingwall, C.-B.—Le 18 octobre, le bureau a été transporté à la résidence de M. Wm LaRousie qui succédait à M. G. McPherson, pas de changement dans la rémunération.

Benacadie-Pond, C.-B.—John H. McNeil, agent et télégraphiste a été remplacé, le 1er novembre, par James N. McNeil. Le nouveau titulaire a été nommé aux mêmes conditions.

South-Ingonish, C.-B.—Mme M. C. Williams a été remplacée, le 27 décembre, par Mlle Mary A. Young, qui a été nommée télégraphiste au même salaire.

Grand-River-Falls, C.-B.—Le 1er septembre, Mme R. J. McLeod, a été nommée télégraphiste pour remplacer Mme E. D. McKillop, aux mêmes termes et conditions.

Hayes-River, C.-B.—Le 31 juillet, H. R. Beaton, agent et télégraphiste a été remplacé par Mme Florence Beaton, au même salaire ou aux mêmes conditions.

Grand-River, C.-B.—Mlle E. A. Finlayson, télégraphiste, a démissionné, le 15 juin. Elle a été remplacée par Mme Arch. Finlaysen; pas de changement dans les conditions.

Eskasoni, C.-B.—On a re-ouvert ce bureau, le 8 mai, et Mlle Rose McAdam a été nommée télégraphiste aux mêmes conditions qu'auparavant.

Iron-Mines, C.-B.—Le bureau de téléphone a été transféré, le 15 octobre, chez M. Donald D. McDonald; la commission est restée la même qu'auparavant.

Orangedale, C.-B.—Le bureau de téléphone a été transporté, le 25 juillet, à la résidence de M. N. A. McLean; pas de changement dans la commission.

Changements des réparateurs.

Port-Hood, C.-B.—Dans le bureau de Outer-Island, C.-B., Ambrose Smith a été remplacé par John Eldridge Smith, à compter du 1er novembre; pas de changement dans le salaire.

Petit-Bras-d'Or, Upper-Kemp-Head, C.-B.—Murdock McLeod a été remplacé par John L. McPhee, de Groves-Point, C.-B., à compter du 4 novembre; pas de changement dans la rémunération.

Pleasant-Bay, Barren, C.-B.—A. D. Moore a été remplacé par Rod. Fraser, de Pleasant-Bay, C.-B., à compter du 5 octobre; pas de changement de salaire.

Grand-River, Enon, C.-B.—Hector Urquhart a été remplacé par Dan. A. McLennan, de Head de Loch Lomond, à compter du 5 octobre; pas de changement dans la rémunération.

Nomination des réparateurs.

Au pont de Middle-River.—Au nord de la ligne du comté, sur un parcours de quinze milles, Allan J. Grant, de Middle-River; à compter du 20 mars; avec un salaire de $60 par année.

Baddeck, Nyanza, au pont de Middle-River, sur un parcours de neuf milles, Daniel Morrison de Baddeck; à compter du 20 mars; avec un salaire de $36 par année.

Strathlorne, village de Brook.—Sur un parcours de vingt et un milles, Alex. McMaster, du village de Brook; à compter du 16 juin; avec un salaire de $84 par année.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE LA BAIE DE FUNDY.

A la fin de juin 1916, le câble de Gannet Rock s'est brisé; peu de temps après le vaisseau-câble *Tyrian* est arrivé en cet endroit et les réparations nécessaires ont été faites. Le 16 décembre 1916 il y a eu rupture du câble dans la section de Seal-Cove-Wood-Island. Le vaisseau *Tyrian* est arrivé dans les parages le 31 mars 1917, pour le réparer. On a aussi réparé en même temps le câble n° 1 de White-Head qui avait été brisé pendant une tempête le 16 décembre 1916. On a renouvelé le câble de Duck-Island-Nantucket vu qu'il était trop détérioré pour être réparé.

Le 14 septembre 1916, il y a eu rupture du câble n° 1 de Eastport-Campobello. On l'a réparé et il fonctionne bien.

Le câble N° 1 de Flaggs-Cove-Campobello s'est brisé pendant une tempête en décembre; on l'a remplacé par un câble neuf de 2,000 pieds.

Lorsque l'on a commencé la reconstruction de la ligne, on a installé une ligne temporaire à Seal-Cove, et on y a raccordé les instruments de télégraphe et de téléphone de plusieurs bureaux. Cette reconstruction est presque terminée actuellement.

LIGNE DES ÎLES DE LA MADELEINE.

La ligne télégraphique par le câble de Meat-Cove a été interrompue depuis le 24 décembre 1914; elle a été remise en opération le 22 juin 1916. Pendant cette période d'interruption, toutes les dépêches à terre ferme ont été envoyées au moyen de la télégraphie sans fils à la station Marconi de Grindstone.

Le 17 juin, il y a eu rupture du câble de l'Ile-Bryon; on l'a réparé, le 25 janvier, au moyen du vaisseau *Tyrian*. Depuis cette date la ligne est en bon état.

Nouvelles stations de téléphone.

Le 24 octobre, les instruments de téléphone, qui se trouvaient au village de Grande-Entrée, ont été transportés chez M. Chas. Doyle, à Muck-Cove, à mi-chemin entre Grande-Entrée et Old-Harry. L'agent de cette station est payé à commission.

Le 7 novembre, un bureau a été inauguré chez Alfred Gallant, Etang-des-Caps. On a fait un prolongement de 2½ milles pour raccorder ce bureau avec la ligne principale. L'agent est payé par une commission de 25 pour cent.

Etat général.

Nos lignes de téléphone aériennes ont un parcours d'environ 100 milles; il y a 27 bureaux de téléphone, dont 20 sont à base de salaire et commission. Les bureaux de l'Etang-des-Caps, Muck-Cove, Grand-Ruisseau et Grande-Entrée sont à base de commission seulement.

LIGNES DE L'ÎLE D'ANTICOSTI.

On n'a pas augmenté le nombre de milles de lignes pendant le cours de l'année dernière. Le bureau de la Baie-aux-Renards est encore fermé, mais les communications se font pendant l'été par le téléphone avec le bureau de la Pointe-Heath.

Il n'y a pas eu de changements dans le personnel. Le 13 juillet, le vaisseau-câble *Tyrian* a servi à réparer le câble de la Côte-Nord, et depuis cette époque la ligne fonctionne bien.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

A l'ouest de Bersimis.

Dans le mois de juillet, on a prolongé la ligne de cinq milles, depuis la Malbaie jusqu'à Nairns-Falls. La ligne entre la Baie Saint-Paul et Sainte-Agnès a été pourvue de pôteaux de cèdre neufs, ainsi qu'une section de la ligne de Péribonka. Sur la section de Portneuf et Bersimis, on a reconstruit un des ponts principaux et un campement. A part des dommages causés par le feu, les réparations de la ligne ont coûté très peu.

Les changements suivants ont été faits: Bureau du Lac Charles, ouvert à nouveau le 25 mars 1916; télégraphiste, Mme J. Bouliane. Nairns-Falls, ouvert le 16 juillet 1916; agent, *N. F. Paper and Pulp Co.* Les Eboulements, bureau conjoint ouvert le 16 juillet 1916; agent, J. A. DesGagné. Saint-Irénée, bureau conjoint ouvert le 16 juillet 1916; agent, A. Girard. Rivière au Moulin, bureau ouvert le 1er septembre 1916; agent, A. T. Villeneuve. Lac Charles, bureau fermé le 1er octobre 1916. Saint-Siméon; agent, Jos. Morin, remplacé, le 12 mars 1917, par J. Tremblay.

Lignes de téléphone dans le comté de Québec.

On a fait quelques prolongements des lignes, neuf instruments ont été installés, et trois ont été retirés.

Ligne de téléphone d'Escuminac.

Cette ligne a été quelque peu prolongée en septembre, et deux bureaux nouveaux ont été installés, portant le chiffre total à 21. Le fonctionnement de la ligne *New Brunswick Telephone Company* a été satisfaisant pendant le cours de l'année.

A l'est de Bersimis.

Ces lignes ont été maintenues en bon état dans tout le cours de l'année; il n'y a eu que peu d'interruptions et on y a remédié promptement. Pendant l'exercice financier, on a construit trois lignes de téléphone locales pour l'installation de bureaux d'accommodement; l'une, de ½ mille de longueur, a été construite à Natashquan, entre le bureau de télégraphe et la résidence du pasteur, elle a été mise en opération le 4 août 1916; une deuxième a été placée aux Sept-Iles, entre le bureau de télégraphe et le palais épiscopal, elle a un parcours d'un tiers de mille, elle a été mise en opération le 25 septembre, mais cette bâtisse a été détruite par le feu, le 21 décembre, et les boîtes de téléphone et les appareils ont été perdus. Une troisième ligne a été fixée sur les poteaux de télégraphe, entre le bureau de Pigou et le bureau de la *Gulf Pulp and Paper Co.,* soit une distance de deux milles.

Changements des agents et télégraphistes.

En juin 1916, John Bolger a été nommé agent et réparateur à Saint-Modeste Ouest pour succéder à son père M. James Bolger.

En février 1917, Mlle Ella Chevalier a été nommée télégraphiste à Bonne-Espérance pour remplacer Mlle M. Chevalier qui était décédée.

Le 11 mai 1916, on a ouvert un bureau d'accommodement à Shelter-Bay, et M. J. P. Bouliane en a été nommé agent.

Lignes de la Quarantaine.

Le câble entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny, qu'on avait relevé, le 12 novembre 1915, fut remis en place le 21 avril 1916; il fut relevé de nouveau, le 15 novembre et emmagasiné pour l'hiver. Le câble entre Saint-François et l'Ile-aux-Reaux, que la glace avait rompu, le 10 mars 1916, a été réparé en mai; on en a renouvelé 500 pieds près de l'extrémité de l'Ile-aux-Reaux. Le câble de l'Ile-aux-Reaux, qui s'était rompu le 9 mai, fut mis de côté parce qu'il était détérioré. On l'a ensuite remplacé en partie par du câble neuf et en partie avec une section encore serviable du câble entre la Grosse-Ile et l'Ile-aux-Grues, qui avait été abandonné. Le câble entre l'Ile d'Orléans et Bellechasse a été relevé le 13 novembre 1915 et remis en place le 27 avril 1916. Lorsque ce dernier câble a été rompu, le 10 août, il n'a pas été réparé, mais fut relevé en novembre pour être emmagasiné à Québec. Le 4 octobre, l'ancre d'un vaisseau a brisé un des câbles entre Saint-François et l'Ile-aux-Reaux, et on l'a réparé le 20 octobre. Près de l'Ile-aux-Reaux, trois joints du câble ont été renouvelés, ils avaient été coupés par la glace, le 22 décembre. Un des câbles servant au téléphone entre l'Ange-Gardien et Saint-Pierre ayant été rompu par la glace, le 20 mars 1916, on l'a réparé le 26 juin, mais il fut encore brisé par la glace, le 5 février 1917.

En juin 1916, le câble entre la Grosse-Ile et l'Ile-aux-Grues a été enlevé de sa place originale et replacé entre la Grosse-Ile et l'Ile Sainte-Marguerite, formant une longueur d'un nœud et demi; de ce point il se continue une ligne aérienne d'un mille de distance sur l'île et deux nœuds et demi de câbles depuis l'île Sainte-Marguerite jusqu'à l'extrémité ouest de l'Ile-aux-Grues. Au 1er décembre, ce câble a été brisé en trois endroits par une bouée à gaz que les glaces traînaient à la dérive. Les réparations du câble ont été faites le 12 décembre.

Entre la baie Maheux et le quai de Saint-Laurent on a posé un fil d'acier pour l'usage du service des signaux.

Lignes de l'Ile Pelée, Ontario.

Après que le câble a été réparé, en mai 1916, cette ligne a fonctionné d'une manière très satisfaisante, à l'exception d'une courte interruption en octobre 1916, et elle est encore en bon état.

La ligne d'embranchement de la Pointe-Pelée, sur la terre ferme, a besoin d'un nouveau fil, car le vieux fil qui sert depuis 1888 est rongé par la rouille en plusieurs endroits. On devrait reconstruire cette section sur un système métallique et avec un fil double au lieu d'un fil simple.

Lignes du district du Nord-Ouest et Alberta.

Pendant l'année, on a commencé la reconstruction de la ligne entre Edmonton et Athabaska, et l'ouvrage est complété depuis Edmonton jusqu'à une distance de 20 milles d'Athabaska.

La ligne de téléphone de High-Prairie a été prolongée jusqu'à Grouard, sur une distance d'un mille; à partir de ce dernier endroit on a construit une ligne d'un demi-mille jusqu'au bureau des Terres Fédérales.

Des requêtes ont été soumises pour le prolongement de la ligne Athabaska-Fort-McMurray jusqu'au lac Athabaska, une distance d'environ 100 milles. Une autre requête a été aussi envoyée demandant une ligne depuis la rivière La-Paix, traversant jusqu'à Vermilion, un parcours d'environ 250 miles vers le bas de la rivière. Ces nouvelles lignes contribueraient beaucoup au développement de nouveaux districts agricoles et miniers.

LIGNES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Pendant l'année, 172 milles de lignes nouvelles ont été construites. On a renouvelé les poteaux sur un parcours de 56 milles, replanté les poteaux et reposé le fil sur une distance de 86 milles. Il y a 217 bureaux, soit une augmentation de 35.

Section Vernon-Kamloops.

Cette ligne a été inspectée et réparée; on a replanté 900 poteaux. Un fil supplémentaire a été ajouté depuis Holmwood jusqu'à Vernon, donnant ainsi un circuit métallique permettant de faire usage du système simplex de téléphone et de télégraphe. Ceci complète aussi la ligne télégraphique depuis Ashcroft jusqu'à la frontière à Oroville.

Section Kamloops-Mont-Elie-Thompson-Nord.

Cette station a été inspectée et mise en bon état dans le cours de l'année dernière. On a ouvert plusieurs bureaux nouveaux et les affaires progressent d'une manière satisfaisante.

Section Heffley-Creek-Upper-Louis-Creek.

Cette ligne a été construite pendant le cours de l'automne dernier. Les travaux commencés en septembre ont été complétés le 10 novembre. Elle est mise en opération au moyen d'un commutateur, au bureau de Heffley-Creek, placé sur la ligne Thompson-Nord. On a installé sept bureaux nouveaux.

Section Kamloops-Goose-Lake.

Depuis l'année dernière, cette ligne a été amenée directement dans le bureau de Kamloops; elle était auparavant un embranchement de la ligne Nicola, à Knutsford. A Goose-Lake, la connexion est faite avec la ligne de la Division Forestière du gouvernement fédéral jusqu'à Fish-Lake, et à ce dernier endroit il y a un bureau à l'usage du public.

Section Kamloops-Revelstoke.

(En passant par Chase, Notch-Hill et Sicamous.)

On a établi un circuit métallique sur cette ligne depuis Malakwa jusqu'à Revelstoke, soit une distance de 35 milles. La partie de la ligne située le long du côté est du lac Mava sera bientôt transférée sur le chemin du gouvernement qui est actuellement terminé.

Section Enderby-Vernon.

Cette ligne a été construite dans le cours de l'année dernière, et ouverte au trafic en décembre 1916. Elle raccorde le réseau téléphonique de la partie nord de la vallée d'Okanagan avec Vernon et la région sud; elle met aussi en communication directe le district de Revelstoke avec le district de Vernon.

Section Penticton-Midway.

Le bureau commutateur de Fairview a été fermé, et la commutation se fait à Penticton. On a aussi fait disparaître la ligne à fil simple entre Fairview et Keremeos, et le fil a été utilisé ailleurs.

Section Merritt-Lac-Mammett.

On a construit cette ligne dans le cours de l'année. Elle commence à Merritt, passe par Nicola pour se rendre au lac Mammette. Trois bureaux nouveaux ont été installés.

Section Proctor-Creston-Yahk.

Cette ligne construite sur des poteaux a été prolongée de Creston à Yahk, sur une distance de 29 milles vers l'est, où l'on fera le raccordemet avec la *Kootenay Telephone Company* jusqu'à Cranbrook. La pose des fils ne sera complétée qu'au printemps, et alors on ouvrira quatre bureaux nouveaux. La pose des poteaux a été complétée en octobre 1916.

Section Nakusp-Edgewood.

Trois bureaux nouveaux ont été installés. Il est important que cette ligne soit continuée le long des lacs Arrow jusqu'à Renata, pour faire le raccordement avec le district de Nelson.

Section Castlegar-Renata.

On a construit cette section pendant l'automne dernier jusqu'à Deer-Park, et au printemps de 1917, elle a été complétée jusqu'à Renata. Le câble traversant le lac à Renata n'a été mis en place qu'en avril. Neuf bureaux ont été installés, et l'on s'attend à faire un excellent trafic.

Lignes télégraphiques du Yukon.

On a renouvelé les poteaux de la ligne entre Hazelton et Kispiox, complétant ainsi le renouvellement général des poteaux entre Hazelton et Fifth Cabin, qu'on avait commencé en 1914. Il a été posé 202 poteaux de cèdre neufs entre Hazelton et Kispiox. Un prolongement de quatre milles et demi a été construit entre New-Hazelton et Silver-Standard-Mines. La compagnie des mines a posé les poteaux à ses frais.

Un raccordement a été aussi effectué entre notre bureau, à Nechacco, et le village de Vanderhoof, le long du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, sur une distance d'environ quatre milles. On a installé des téléphones à Vanderhoof, Nechacco et Fort-Fraser.

Les poteaux entre Hazelton et New-Hazelton ont été pourvus de bras transversaux munis de six supports de fil, et les lignes ont été prolongées de New-Hazelton jusqu'à Hazelton.

La crue des eaux pendant le mois de juillet a emporté le pont qui servait à traverser les matériaux sur la rivière Naas, près de Seventh Cabin, ainsi que les ponts pour les piétons près de Ninth-Cabin et Owl-Creek.

La reconstruction du premier pont a nécessité l'envoi d'une équipe d'ouvriers de Hazelton. Le pilier central et les culées du pont ayant été emportés, on a choisi un endroit plus haut dans la rivière et un pont d'une travée y a été construit sans pilier au centre. La travée a une longueur de 78 pieds entre les culées.

Ligne locale d'Ashcroft.

Le 5 juillet, à 7 p.m., un incendie, qui a commencé dans un hôtel, a détruit la partie commerciale de la ville d'Ashcroft, y compris notre bureau et une portion considérable de notre outillage. Un bureau temporaire a été installé dans la gare du Pacifique-Canadien, et dans l'après-midi du jour suivant, tous les circuits étaient fixés et la ligne restaurée dans son état normal.

Construction de la ligne Ashcroft et Highland-Valley.

On a commencé, le 28 septembre, la construction de cette ligne (28 milles) et, le 27 octobre, elle était complétée. On y a installé quatre téléphones à différents endroits.

Houston-Oosta-Lake.

Cette ligne, de Houston jusqu'à l'extrémité ouest de Oosta-Lake (41 milles), a été commencée le 25 août, et, le 31 octobre, les poteaux avaient été mis en place sur une distance de 26 milles. Du 14 au 24 mars, on a complété la pose du fil sur cette même ligne. Il reste donc 15 milles à construire pour se rendre au point requis, c'est-à-dire à l'extrémité ouest de Oosta-Lake.

Lignes de l'île de Vancouver.

La ligne entre Sechelt et la baie North-West, une distance de 5 milles, qui passait le long du sentier battu à travers un bois touffu, a été reconstruite sur le chemin des voitures, et le fil a été transporté sur les nouveaux poteaux.

Dans la section de Pender-Harbour, un nouveau tronçon de ligne a été construit depuis les Narrows, à la tête du port, jusqu'à deux milles au delà de Donnelly's-Landing, soit une distance de cinq milles. Un petit bout de câble a été posé en travers de l'embouchure du havre jusqu'à l'hôtel, et la ligne contourne les falaises jusqu'à la boîte du câble, où ce dernier traverse jusqu'à l'île Nelson, raccourcissant ainsi la ligne de cinq milles.

En mai, il y a eu encore une rupture du câble entre Quathiaski-Cove et Campbell-River, et les services de l'équipe de la *British Columbia Telephone Company* ont été requis pour réparer et mettre le câble dans une place nouvelle. On a profité de la circonstance pour se servir du vieux câble et poser un deuxième câble entre ces deux endroits, afin d'éviter toute interruption de la ligne principale dans le cas où le premier câble se briserait à l'avenir. Le câble supplémentaire a été employé pour raccorder la ligne d'embranchement entre Quathiaski-Cove et Heriot-Bay avec notre bureau de Campbell-River.

Le câble entre Sarah-Point et l'île Cortez s'est aussi brisé en octobre, et après plusieurs tentatives infructueuses faites par notre contremaître-réparateur, aidé d'ouvriers pris dans la localité, il a fallu requérir encore les services de l'équipe de la *British Columbia Telephone Co.* pour faire les réparations nécessaires.

Le 11 octobre, il y a eu rupture du câble entre Tofino et Clayoquot; après examen, on a constaté qu'il était rompu entre Tofino et Round-Island. Les réparations ont été faites le jour suivant.

Le réseau du Téléphone Central, sur les îles Salt-Spring, a été inspecté dans tout son parcours, et l'on a fait les réparations nécessaires sur toutes les lignes et aux diverses installations. Pour accommoder quatre abonnés nouveaux, payant le taux de location ordinaire, une ligne nouvelle a été construite sur une distance de deux milles.

Le 1er septembre, on a commencé la construction d'une ligne depuis Fisherman's-Bay jusqu'à Shurshartie-Bay, et l'ouvrage était complété le 10 décembre, soit une longueur d'environ 26½ milles. Des téléphones ont été installés à Fisherman's-Bay, Stramby, Nawiti, la fabrique de conserves de Shurshartie et Shurshartie-Bay.

Il y a eu une augmentation constante dans les revenus des lignes de l'île de Vancouver, et tout indique que ce progrès va se continuer si l'on en juge par les rapports favorables concernant le commerce de bois, du poisson et les industries minières.

Des téléphones ont été installés dans plusieurs nouveaux campements des chantiers des commerçants de bois, et dans trois nouveaux campements des exploiteurs de terrains miniers.

VAISSEAU-CÂBLE "TYRIAN".

Section Grand-Manan.

Le 3 avril, un câble neuf, de 1·25 nœud, a été posé entre East-Point, Maine, et Owens-Head, Campobello.

Le 5 avril, un câble neuf a été mis en place depuis l'île White-Head jusqu'à l'île Chaneys; le 6, depuis l'île Chaneys jusqu'à l'île Ross et de l'île Ross à Grand-Harbour. Le câble entre White-Heal et Chaneys a une longueur de trois quarts de nœud, de l'île Chaneys à l'île Ross, un demi nœud, et de l'île Ross à Grand-Harbour, un quart de nœud.

Le 8 avril, on a posé un câble neuf entre l'île Hay et l'île de Kent, de 31 nœuds.

Le 7 avril, on a réparé le câble de Gannet-Rock à une petite distance du rocher. Ce câble s'est rompu à nouveau et le vaisseau s'est rendu à cet endroit, en juillet; la réparation a été faite le 2 août, et on a fait l'atterrissement à l'île Hay au lieu de l'île Little-Wood, économisant ainsi du câble.

Le 8 août, on a réparé le câble entre Deer-Island et Wilsons-Beach, près de l'île. Ce câble est sérieusement endommagé par corrosion.

Le 15 août, le câble de Gannet-Rock a été transféré de l'île Little-Wood à l'île Hay; sa longueur actuelle est de 4·71 nœuds, et l'on a construit une ligne aérienne de connexion sur l'île Hay.

Le 31 mars, le câble entre Seal-Cove et l'île Big-Wood a été réparé, à 300 pieds du rivage de l'île.

Câbles de l'Ile du Prince-Edouard.

Le 6 juin, on a réparé le câble entre Wood-Island et Caribou, au large du quai des îles Wood; 80 pieds de câble neuf ont été posés.

Le 7 juin, le même câble a été réparé à un mille au large de Caribou, dans le comté de Pictou, N.-E.

Câble des Iles-de-la-Madeleine.

Le 5 juin, on a réparé le câble que la glace avait écrasé au quai de Meat-Cove.

Le 22 juin, le même câble a été réparé à 5 milles au large de Meat-Cove, où il avait été brisé par l'ancre d'un vaisseau de pêche.

Câble entre Longue-Pointe et Anticosti.

Le 29 juin, on a réparé le câble immédiatement au-dessous du niveau de l'eau haute. Le 11 juillet, des réparations ont été faites à un mille au large d'Anticosti; et le 13, à sept milles au large de la même île.

Câble entre l'Ile Bryon et la Grosse-Ile.—Le 14 juillet, on a réparé ce câble immédiatement au niveau de l'eau basse à la Grosse-Ile, où les glaces l'avait écrasé. Le 17 juillet, une autre réparation a été faite à un mille du rivage, où le câble s'était rompu par corrosion.

Câble entre Scutari et Main-à-Dieu.—Ce câble a été réparé, le 21 juillet près du rivage de l'île, où les glaces l'avaient écrasé.

Câble du canal Saint-Pierre.—Ce câble ayant été coupé par une drague, le 21 septembre, on le répara et il fut laissé en rouleau sur le rivage pour être remis en place plus tard lorsque le dragage aura été fini.

Câble de l'Ile McNutt.—Le 21 août, on a placé un nouveau câble de 1·15 nœud entre l'île McNutt et la terre ferme, dans le comté de Shelburne, N.-E. Ce câble sera employé par la *Barrington Telephone Company.*

Compagnie du câble des Bermudes.—On a réparé à Halifax l'extrémité du câble de la *Bermuda Cable Company.*

Burgeo-Rameau-Terre-Neuve.—Le 30 septembre, ce câble a été réparé à environ deux milles de Rameau; il s'était échiffé et détérioré sur un mauvais fond. Le 2 octobre, on a posé une nouvelle section à ce câble près de l'île Burgeo, où les glaces l'avaient endommagé.

Câble entre l'Ile Saint-Paul et Baie Saint-Laurent.—Le 13 octobre, on a réparé ce câble à un demi-mille au large de la Baie Saint-Laurent. Le 14 novembre, une autre réparation a été faite à 5 milles au large de l'île Saint-Paul.

Câble entre Seal-Island et Woods-Harbour, N.-E.—Le 17 mars, on a réparé ce câble à un mille de Seal-Island, et, le 29 mars, une autre réparation a été faite à trois milles plus loin.

Date.	Câble en eau profonde.	Nœuds.	Nœuds.
1916.			
1er avril...	Câble en main de l'année dernière....	....	10 08
3 "	Posé à east-Port—Owens-Head, Campobello....	1 25	
5 "	Posé à ile White-Head—Ile Chaneys....	75	
6 "	Posé à ile Ross—Grand-Harbour....	50	
13 "	Câble envoyé à Lévis, P.Q....	3 00	
6 mai.....	Câble relevé à Gannet-Rock....	....	39
6 "	Câble posé à Gannet-Rock....	30	
13 "	Câble relevé à Seal-Island....	....	58
13 "	Câble posé à Seal-Island....	1 07	
13 "	Condamné....	14	
17 juin.....	Câble relevé à l'île-de-la-Madeleine....	....	5 13
22 "	Câble posé à l'île-de-la-Madeleine....	5 27	
	Condamné....	16	
13 juillet...	Câble relevé à Longue-Pointe....	....	4 67
	Câble posé à Longue-Pointe....	5 53	
	Condamné....	30	
17 "	Câble posé à l'île Bryon....	12	
2 août.....	Câble relevé à Gannet-Rock....	....	05
	Câble posé à Gannet-Rock....	13	
9 août.....	Câble posé à Deer-Island....	19	
16 "	Câble relevé à Gannet-Rock....	....	6 93
	Câble posé à Gannet-Rock....	4 46	
	Condamné....	20	
21 "	Câble posé à l'île McNutt....	1 15	
13 octobre..	Câble relevé à l'île St-Paul....	....	39
	Câble posé à l'île St-Paul....	1 00	
31 "	Câble embarqué à bord à Halifax....	....	17 25
14 nov......	Câble relevé à l'île St-Paul....	....	5 85
	Câble posé à l'île St-Paul....	5 85	
	Condamné....	50	
5 déc......	Câble expédié à la Colombie-Britannique....	7 25	
1917.			
29 mars....	Câble relevé à Seal-Island, N.-E....	....	58
	Câble posé à Seal-Island, N.-E....	52	
31 "	Câble posé à l'île Big-Wood....	02	
31 "	Câble en main....	11 99	
		51 99	51 90

Date.	Câble d'atterrissement.	Nœuds.	Nœuds.
1916.			
1er avril...	Câble en main....	....	1 33
8 mai.....	Câble relevé à Gannet-Rock....	....	05
1917.			
31 mars....	Câble en main....	....	1 38
	Câble à quatre âmes.		
31 mars....	Câcle en main....	....	1 19
	Câble à deux âmes.		
31 mars....	Câble en main....	....	1 50

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

PAR E. T. SMITH.

Durant l'année 1916-17, le revenu provenant des travaux publics accuse une augmentation de $19,452.43; le montant total est de $292,316.11, au lieu de $272,863.68 pour l'année précédente. Les collections ont diminué de $5,783.43; elles ont été de $256,789.57, au lieu de $262,573.04 pour l'année 1915-16.

Le revenu provenant des glissoirs et estacades a été de $97,196.01, ou $11,031.40 de moins que l'année précédente. Les collections ont été de $97,142.16, soit $11,085.25 de moins qu'en 1914-15. Les redevances non perçues pour les droits des glissoirs et estacades sont de $53.85 de plus qu'en 1915-16.

Les bassins de radoub ont rapporté $64,918.38, ou $9.702.14 de plus qu'en 1915-16.

Le montant perçu pour les loyers et les ventes a été de $94,729.03, soit $4,599.64 de plus qu'en 1915-16.

Ayant indiqué, d'une manière générale, les diverses sources de revenu, je vais donner les détails des différents services, sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits perçus ont été de $16,050.97, ou $15,216.64 de moins qu'en 1915-16. Le nombre de pièces de bois de sciage qui ont passé par ces ouvrages a été de 2,516,375, soit 1,395,529 pièces de moins que l'année précédente. Il n'y a pas eu de bois équarri. Tous les droits ont été perçus, à l'exception de la somme excessive de $38.85. Des redevances accumulées depuis le 1er juillet 1889, époque à laquelle ce ministère prit charge de la perception, il reste encore à percevoir $9,200.46. Des redevances accumulées avant le 1er juillet, il reste encore à percevoir $56,805.65 qui devraient être biffés.

Etat de compte du district d'Ottawa:—

Droits imposés durant l'année finissant le 31 mars 1917	$16,050 97
Droits non payés le 31 mars 1917	9,161 61
	$25,212 58
Droits perçus	16,012 12
Impôts en souffrance le 31 mars 1917	$ 9,200 46

Cette balance est composée comme suit:—

Droits accrus en 1889-90	$ 6,903 05
" " 1890-91	28 42
" " 1892-93	379 80
" " 1896-97	196 71
" " 1903-04	637 37
" " 1911-12	723 63
" " 1912-13	251 15
" " 1913-14	25 31
" " 1914-15	16 17
" " 1916-17	38 85
	$ 9,200 46

Impôts en souffrance avant le 1er juillet 1899, alors que le ministère prit charge de la perception	$56,805 65

Etat en détail, en rapport avec les opérations de l'année.

N° 1.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1917.

N° 2.—Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1917.

A l'exception de deux montants s'élevant à $1,044.68, tout le revenu des glissoirs et estacades de l'Ottawa a été perçu depuis que j'ai pris charge en 1889, sauf ce qui aurait dû être biffé il y a longtemps ou quelques item en litige qui devraient être abandonnés.

Il est passé dans ces divers ouvrages, 1,395,529 billots et 16,840 cordes de bois de pulpe de moins qu'en 1915-16.

Les ouvrages de la rivière Dumoine sont les seuls de toute la région de la rivière Ottawa qui rapportèrent plus que l'année précédente, mais le revenu n'a été que de $176.35. Je m'attendais à un revenu beaucoup plus élevé que celui perçu en 1915-16, mais à raison de la rareté de la main-d'œuvre, du manque d'eau dans les ruisseaux et de la retention des billots coupés sur les tributaires, afin de permettre aux industriels de la rivière principale de descendre leur bois, les recettes de l'année 1916-17 ont été les plus basses jusqu'ici.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Le revenu provenant de ce district, le plus considérable jusqu'ici, a été de $80,-150.45, ou $5,427.10 de plus qu'en 1915-16. On a collecté $80,150.45, ou $5,427.10 de plus qu'en 1915-16. A l'exception de $3.709.62, les droits de 1909-10, qui sont contestés, tous les droits accrus de ce district depuis que j'en ai pris charge en 1892, ont été perçus.

Le montant en souffrance des droits accrus avant le 1er juillet 1892 n'a pas changé, savoir: $14,481.49, et devrait être biffé.

La quantité de pièces de bois de toutes les espèces, qui ont passé dans les ouvrages, est de 10,845,075 de bois de pulpe et de billots, soit 1,338,775 pièces de plus que l'année précédente.

Le système d'estacades et de glissoirs de la rivière Saint-Maurice a été loué à la *St. Maurice Boom and Driving Association* pour une période de trois ans moyennant $1 par année. La compagnie doit percevoir les droits, selon l'autorisation d'un arrêté du conseil, et, après avoir déduit des recettes le coût des opérations et des réparations, tel qu'autorisé par le ministre des Travaux publics, le surplus devra être versé au gouvernement.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district se montent seulement à $498.09, soit $136.45 de moins que l'année précédente. Tous ont été perçus.

Des impôts en souffrance le 31 mars 1916, formant un montant de $3,556.89, $3,521.19 devraient être biffés, suivant un jugement de la cour de l'Echiquier; la balance, $35.70, devra aussi être abandonnée, le débiteur était un homme complètement insolvable lors de son décès.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Le revenu de ce district au cours de l'année terminée le 31 mars 1917 s'est élevé à $496.50; tout a été payé à l'exception de $15 dont $5 qui ne sont pas encore perçus, soit $1,105.41 de moins qu'en 1915-16. Comme la compagnie de Pulpe de Chicoutimi n'a plus de billots à descendre dans la rivière Saguenay, ces dernières années, le revenu a grandement diminué, mais dès que la nouvelle scierie à Bagotville sera complétée, il y aura encore de grandes quantités de bois qui passeront dans ces estacades.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le revenu de ce bassin a été de $17,472.08, ou $4,792 de moins que l'année précédente (voir le tableau n° 3). Le bassin a été occupé pendant 136 jours, dont 80 jours pour les bateaux du gouvernement impérial et du gouvernement canadien.

Le nombre de bateaux qui sont entrés dans le bassin a été de 23, ayant un tonnage de 72,731 tonnes.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu a été de $26,215.11, ou $4,280.52 de moins qu'en 1915-16 (voir le tableau n° 4). Au cours de la saison de navigation, le bassin a été employé pendant 239 jours par 16 bateaux ayant un tonnage de 26,168 tonnes. Pendant l'hiver de 1916-17, il a été occupé par les dragues *Fruhling* et *Galveston* et par les bateaux *McVittie* et *Courcelette.*

BASSIN DE KINGSTON.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Co.* a pris possession de ce bassin à raison d'un loyer annuel de $10,000 payable à la fin de chaque année.

Nous avons obtenu le paiement de $20,000, couvrant le prix du loyer jusqu'au 1er mai 1916; le loyer a aussi été payé jusqu'au 1er mai 1917, et le loyer a été réduit à $5,000 par année pour les trois années suivantes.

CALE DE HALAGE DE SELKIRK.

Au cours du dernier exercice financier, le revenu s'éleva à $1,181.19, soit $275.34 de moins que l'année précédente.

Le nombre total de bateaux qui sont entrés dans cette cale a été de 22; on y a aussi transporté 4 barrières d'écluse. La cale de halage a été occupée pendant 21 jours par 8 vaisseaux du gouvernement, ayant un tonnage de 849 tonnes; les barrières d'écluses, de 280 tonnes, y sont restées pendant 2 jours, 14 autres vaisseaux, ayant un tonnage de 1,343 tonnes, y sont aussi entrés (voir le tableau n° 5).

CALE DE HALAGE DE HAILEYBURY.

On a perçu la somme de $50 pour haler le steamer *Meteor* qui avait été dans le bassin pendant 7 jours, en juillet 1916.

LOYERS.

Le revenu provenant des propriétés du gouvernement pour l'année 1916-17 et comprenant les ventes et l'intérêt, a été de $140,201.72, ou $39,781.69 de plus qu'en 1915-16.

Balance des années antérieures	$ 35,026 32
Revenu pour l'année terminée le 31 mars 1916	140,201 72
	$175,228 04
Perçu	$ 94,729 03
Effacé	11,339 81
Balance due le 31 mars 1917	69,159 20
	$175,228 04

Le montant de $11,339.81 qui a été effacé des livres comprend les commissions accordées pour la perception des loyers, l'entretien, des rabais alloués pour réparations et des remises pour cause de pauvreté, etc. Des $69,159.20 qui n'ont pas encore été perçus, plus de la moitié est actuellement sous considération par le ministère de la

Justice; j'espère que cette année ce montant sera de beaucoup diminué, mais une partie considérable devra être abandonnée, parce que plusieurs des intéressés ont disparu et d'autres sont trop pauvres pour s'acquitter de ces dettes.

Nous rencontrons des obstacles sérieux dans l'administration de ces propriétés, que ne rencontrent pas ordinairement les propriétaires particuliers. Ces derniers peuvent offrir les termes qu'ils veulent, pour des baux pour des périodes assez longues, etc., tandis que nous ne pouvons donner aucune assurance pour une période de plus de trente jours, parce que nous ne pouvons prévoir quand le gouvernement décidera d'employer ces édifices. C'est pourquoi nous ne pouvons obtenir d'aussi bons revenus que les particuliers qui peuvent louer pour une ou plusieurs années. Dans ces conditions, il est même difficile pour nos agents de retenir les locataires que nous avons. Les quatre agents qui s'occupent des propriétés de la rue Wellington ont bien rempli leur tâche, et je ne crois pas qu'on perde de revenus, à moins qu'il arrive quelque malheur à nos locataires.

Etat des loyers perçus pendant l'année terminée le 31 mars 1917:—

Loyers des pouvoirs hydrauliques et autres	$ 3,526 50
Ottawa, rue Sussex	2,064 00
" édifice Egan	691 59
" rue Wellington, côté nord	66,299 71
Toronto, site du bureau de poste	7,729 15
Province du Manitoba	441 00
Victoria et Vancouver, C.-B	2,244 60
Sites d'édifices publics	6,967 30
Endroits divers	1,479 71
Ventes et intérêt	3,285 47
	$94,729 03

Dans le tableau ci-annexé, on trouvera un état du revenu des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1917, comparé avec le revenu de l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

TABLEAU DU REVENU des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1917, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1916, et les montants de perception des dits comptes.

—	Année terminée le 31 mars 1917.	Année terminée le 31 mars 1916.	Augmentation, 1917.	Diminution, 1917.
Glissoirs et estacades.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa	16,050 97	31,267 61		15,216 64
District du Saint-Maurice	80,150 45	74,723 35	5,427 10	
District de Newcastle	498 09	634 54		136 45
District du Saguenay	496 50	1,601 91		1,105 41
Diminution nette, $11,031.40	97,196 01	108,227 41	5,427 10	16,458 50
Bassins de radoub.				
Esquimalt, C.-B.	17,472 08	22,264 08		4,792 00
Kingston, Ont.	10,000 00	10,000 00		
Lévis, Qué	26,215 11	30,495 63		4,280 52
Selkirk	1,181 19	1,456 53		275 34
Cale de halage, Haileybury	50 00		50 00	
Diminution, $9,297.86	54,918 38	64,216 24	50 00	9,347 86
Loyers et ventes.				
Loyers des pouvoirs hydrauliques	3,487 00	3,492 00		5 00
Menus travaux publics	26 00	26 00		
Autres propriétés publiques	136,688 72	96,902 03	39,786 69	
Augmentation nette, $39,781.69	140,201 72	100,420 03	39,786 69	5 00
Accru.				
Droits de glissoirs et estacades	97,196 01	108,227 41		11,031 40
Bassins de radoub	54,918 38	64,216 24		9,297 86
Loyers et ventes	140,201 72	100,420 03	39,781 69	
Augmentation, $19,452.43	292,316 11	272,863 68	39,781 69	20,329 26
Perçu.				
Droits de glissoirs et estacades	97,142 16	108,227 41		11,085 25
Bassins de radoub	64,918 38	64,216 24	702 14	
Loyers et ventes	94,729 03	90,129 39	4,499 64	
Diminution nette, $5,783.47	256,789 57	262,573 04	5,301 78	11,085 25

N° 1—ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1917:—

	Morceaux.
Bois carré	Aucun.
Billots	2,516,375
Bois d'estacades et de dimension	16,190
Traverses de chemins de fer	90,780
Cèdre	1,023
Poteaux de clôtures	13,642
	2,638,010

Aussi 34,739.97 cordes de bois de pulpe.
Le revenu provenant de l'item ci-dessus, $16,050.97.

N° 2—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessus mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Ouvrage sur la rivière Ottawa ou sur d'autres rivières:—

Rivière Ottawa	$ 1,261 87
Chenaux, estacades	2,075 30
Rivière Petawawa	3,977 53
" Madawaska	110 63
" Coulonge	2,953 77
" Dumoine	322 22
" Noire	309 91
" Gatineau	5,039 74
	$16,050 97

N° 3—Bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B.—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1916.	1916.	$ c.	$ c.	$ c.
S.S. "Mariposa"	3151	14 avril	15 avril	200 00	....	200 00
S.S. "Princess Charlotte"	3844	9 mai	11 mai	392 20	9 00	401 20
H.M.S. "Newcastle"	4800	29 "	31 "	261 20	....	261 20
S.S. "South Pacific"	3661	2 juin	3 juin	453 05	13 20	466 25
S.S. "Prince Rupert"	3379	5 "	6 "	368 95	13 80	382 75
S.S. "Brisconian"	4121	7 "	8 "	506 05	18 60	524 65
H.M.C.S. "Rainbow"	1911	9 "	28 "	1,811 83	28 20	1,840 03
S.S. "Barrister"	3678	29 "	3 juillet	901 00	21 00	922 00
D.G.S. "Malaspina"	392	7 juillet	12 "	500 00	9 60	509 60
S.S. "Kenon Marn"	3596	17 "	2 août	1,968 00	137 40	2,105 40
H.M.S. "Newcastle"	4800	4 août	12 sept	1,696 85	....	1,696 85
S.S. "Princess Charlotte"	3844	25 sept	26 "	203 00	....	203 00
H.M.S. "Algerine"	1100	29 "	30 "	96 10	....	96 10
S.S. "Arabian"	4714	30 "	2 oct	435 70	....	435 70
Sousmarin C.C.2	....	3 oct	24 "	1,100 00	113 40	1,213 40
S.S. "Belridge"	7000	27 nov	29 nov	700 00	15 60	715 60
Sousmarin C.C.1	....	13 déc	22 déc	750 00	94 20	844 20
S.S. "Don Benito"	3749	23 "	25 "	387 41	3 60	391 05
			1917.			
S.S. "Prince Rupert"	3379	29 "	17 janv	1,912 60	240 00	2,152 00
		1917.				
S.S. "El Lobo"	4850	20 janv	23 "	442 50	105 00	547 50
S.S. "Strinda"	6369	15 fév	19 fév	1,054 00	155 40	1,209 40
D.G.S. "Galiano"	393	27 "	3 mars	350 00	4 20	354 20
						17,472 08

N° 4—BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		1915.	1916.	$ c.	$ c.	$ c.
S.S. "Cascapedia"	1849	Hiver	nement.	800 00		800 00
S.S. "Gaspesian"	490	"	"	200 00		200 00
Drague "Fruhling"		"	"	200 00		200 00
S.S. "Lord Strathcona"	495	19 avril	24 avril	150 00	50 00	200 00
2 pontons		Droits	d'entrée.	400 00		400 00
S.S. "D.A. Gordon"		"	"	200 00		200 00
Drague Ottawa nº 115		Hivern	ement.	400 00		400 00
2 pontons		19 avril	24 avril	200 00		200 00
Yacht "Chanticlerc"		30 mai	31 mai	200 00		200 00
D.G.S. "Lady Evelyn"		Hiver	nement.	400 00		400 00
Nouvelle cale sèche		Main-	d'œuvre.		15 81	15 81
Drague Ottawa		Main-	d'œuvre.		23 68	23 68
S.S. "Huron"	1945	31 mai	5 juin	525 06	4 50	529 56
S.S. "St. Paul"	2029	5 juin	6 juin	200 00		200 00
S.S. "Eaton Hall"	3711	10 juin	13 juin	421 10		421 10
S.S. "Lord Strathcona"	495	19 "	21 "	350 00		350 00
S.S. "Plessis"		Droits	d'entrée.	200 00		200 00
S.S. "Montcalm"		"	"	200 00		200 00
S.S. "Eureka"	170	19 avril	24 avril	300 00		300 00
S.S. "Cartier"	556	24 "	29 "	250 00		250 00
S.S. "Plessis"	559	14 juin	1er juillet	800 00		800 00
S.S "Arachne"		Droits	d'entrée	200 00		200 00
S.S. "Harry E. Packer"		"	"	200 00		200 00
Drague "Beaujeu"	2049	22 juin	29 juin	895 88		895 88
S.S. "G. R. Crowe"	2940	11 juillet	28 juillet	1,723 20	29 75	1,752 95
S.S. "Fremona"		Droits	d'entrée.	200 00		200 00
S.S. "Champlain"	522	31 mai	10 juin	652 50		652 50
S.S. "Montcalm"	1432	28 avril	30 juin	2,024 40	24 50	2,048 90
S.S. "Arachne"	3898	28 juillet	13 Sept	5,190 44	41 80	5,232 24
S.S. "McVittie"		Droits	d'entrée.	200 00		200 00
Drague nº 1		"	"	200 00		200 00
Drague nº 2		"	"	200 00		200 00
Bateau à grain		"	"	200 00		200 00
S.S. "Fremona"	3028	15 sept	29 nov	7,275 84	66 65	7,342 49
Yacht "Courcelette"		Droits	d'entrée.	200 00		200 00
S.S. "Lord Strathcona"		"	"	200 00		200 00
				25,958 42	256 69	26,215 11

N° 5—Bassin de radoub de Selkirk, Man.—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917.

Nom des navires au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
				$ c.	$ c.	$ c.
Str. "Tempest"	75	12 mai	16 mai	40 00		40 00
Str. "Majestic"	25	3 juillet	3 juillet	25 00		25 00
Bateau du gouv. "Edna C."	21	28 "	29 "	25 00		25 00
Drague "Assiniboine" et pontons		6 mai	11 mai	55 00		55 00
Str. "Wolverine"	278	23 août	23 août	55 60		55 60
Gas. L. Orion		22 "	23 "	25 00		25 00
Barge "Alexandra"		3 sept	4 sept	25 00		25 00
Barge "Saskatchewan"	219	7 "	12 "	89 79		89 79
Str. "Idel"	84	13 "	15 "	35 00		35 00
Chalands du gouv	80	8 août	9 août	25 00		25 00
Str. "Bradbury"	500	12 "	21 "	310 00		310 00
Sonnette à pilotis		22 "	23 "	25 00		25 00
Barge à charbon		1er sept	2 sept	25 00		25 00
Str. "Amisk"	32	10 oct	10 oct	25 00		25 00
Str. "Daisy"	38	13 "	16 "	45 00		45 00
Str. "Montgomery"	110	9 "	10 "	25 00		25 00
Str. "Vaughan"	134	10 "	11 "	26 80		25 00
4 barrières d'écluses	280	2 "	3 "	75 60		75 60
Str. "Amisk"	32	2 nov	3 nov	25 00		25 00
Str. "Wolverine"	278	2 "	3 "	55 60		55 60
Str. "Daisy"	38	3 "	4 "	25 00		25 00
Drague n° 205	248	8 "	8 "	49 60		49 60
Bateau "Adanac"		23 mai	29 mai	70 00		70 00
				1,182 99		1,181 19
				Montant d	e manque.	1 80
						1,182 99

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

Par A. G. KINGSTON, COMPTABLE EN CHEF.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1917.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.									
Amherst, ferme expérimentale		23 59							23 59
" bureau de poste, etc		441 06		702 73	248 20	1,748 32	80 00		3,220 31
Annapolis, bureau d'immigration			135 00						135 00
" bureau de poste, etc		102 13	45 00	399 96	279 18	247 50	50 00		1,123 77
Antigonish, "		120 12		495 03	326 07	272 10	60 00		1,273 32
Arichat, "		28 82		200 45	342 00	60 04			631 31
Baddeck, "	907 13	1 67		436 61	230 00	81 90			1,657 31
Bear-River, "	500 00								500 00
Bridgewater, "		69 20		459 61	183 31	364 20	31 50		1,107 82
Canso, "		140 21		434 28	434 50	317 15			1,336 14
Darmouth, " (ancien)		112 11		541 93	232 90	161 75	19 00		1,067 69
" " (nouveau)	4,172 63	91 80		313 00	336 39	239 76			5,193 48
Digby, "	555 81	245 63		419 46	344 50	481 83	112 00		2,159 23
Glace-Bay, "		123 27	2 00	633 13	498 60	365 40	44 00		1,666 40
Guysborough, "		126 15		228 53	340 50	291 45			936 63
Halifax, bureau des archives			280 00	18 00		12 00			310 00
" douanes, etc		1,097 03	72 21	5,940 24	2,387 45	452 86	554 53	167 55	10,671 87
" entrepôt de vérification, etc		58 90	1,200 00	933 53	363 00	52 90	23 34		2,631 67
" bureau de l'inspection des pêcheries (édifice McCurdy)			100 00	4 50					104 50
" édifice d'immigration		18 35			222 70				241 05
" hôpital de détention							459 10		459 10
" édifice Denis (Milice et Déf.)		308 18	9,237 00	45 00					9,590 18
" bureau de poste, etc		1,388 91		6,533 69	1,198 38	1,818 46	652 39	582 02	12,173 85
" station postale (extrémité nord)	12 00								12 00
" bureau des travaux publics (résidence des commis des travaux)			52 50	2 45					54 95
Inverness, bureau de poste		98 97		422 81	210 30	276 70	33 75		1,042 53

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et amueblement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin.									
Kentville, ferme expérimentale	570 56				414 19	224 68			1,209 43
" bureau de poste, etc		776 35		438 21	270 96	444 90	50 00		1,980 42
Liverpool, "		97 19		413 44	274 75	243 37	18 00		1,046 75
Lunenburg, "	588 87	2 00		437 71	341 61	581 36	59 00		2,010 55
Napan, ferme expérimentale	2,474 22					295 68			2,769 90
New-Glasgow, bureau de poste, etc		467 33		498 96	336 10	587 74	100 00		1,990 13
North-Sydney, édifice d'immigration					100 00	10 11	7 00		117 11
" bureau de poste		389 83		484 45	337 72	629 95	32 00		1,873 95
" bur. des trav. pub. (ingén.)			605 25			1 00	18 00		634 25
Parrsboro, bureau de poste		53 70	30 00	466 96	343 50	268 90	52 00	7 00	1,222 06
Pictou, douanes, etc		136 90		300 00	646 53	9 48	25 00		1,117 91
" bureau de poste	1,356 66	583 65		306 15	214 00	55 34	25 00		2,540 80
Shelburne, bureau de poste, etc	615 00			445 76	381 78	295 08			1,737 82
Springhill, bureau de poste		296 51		568 22	289 00	294 06	30 00		1,477 79
Stewiacke, bureau de poste	8 95								8 95
Sydney, édifice d'immigration		27 25							27 25
Sydney, édifice Post (Marine et Pêcheries)			540 00						540 00
" bureau de poste	1,086 99	31 41		627 09	333 08	675 59	58 00		2,857 16
Sydney-Mines, bureau de poste, etc		59 49		427 50	308 25	397 05	30 00		1,222 29
Truro, bureau de poste		20 71		525 60	372 25	425 64	30 00		1,374 20
" nouvel édifice	442 34								442 34
Westville, "		186 65		433 90	179 85	231 04	21 00		1,052 44
Weymouth, "			100 00						100 00
Windsor, bureau d'immigration		7 57	56 25			12 69			76 51
" bureau de poste, etc		178 36		584 81	323 74	775 20	50 00		1,912 11
Wolfville, bureau de poste		164 61		437 80	373 90	198 00	38 00		1,212 31
Yarmouth, bureau de poste, etc	710 60	216 85		486 30	552 94	712 21	72 00		2,750 90
Bureaux de moindre imp. dans la province		158 37							158 37
Totaux, *Nouvelle-Ecosse*	14,001 96	8,450 83	12,455 21	27,092 80	14,612 13	14,513 29	2,834 61	756 67	94,817 40
Ile du Prince-Edouard.									
Charlottetown, ferme expérimentale	221 34				534 38	122 00			877 72
" douane, etc	547 21	183 52	70 00	673 19	747 13	12 71	34 00		2,267 76
" bureau d'immigration			160 38			2 34			162 72
" bureau de poste, etc	3,735 21	245 40	14 58	2,695 27	1,052 04	1,228 95	225 00		9,196 45

" bureau des travaux publics (résidence des com. de tr.)		29 00	24 00						53 00
Georgetown, bureau de poste, etc.		197 74		137 40	405 03	44 46	4 50		789 13
Montague, "		55 80		184 71	401 61	73 78			715 90
Souris, "		520 40		448 35	511 48	190 00			1,670 23
Summerside, "		295 22		486 99	751 75	548 85	45 00		2,127 81
Tignish. "		355 98	0 67	472 25	573 75	131 42			1,534 07
Totaux, *Ile du Prince-Edouard*	4,503 76	1,883 06	269 63	5,098 16	4,997 17	2,354 51	308 50		19,394 79
Nouveau-Brunswick.									
Bathurst, bureau de poste, etc.		418 65		432 86	473 45	470 13	5 50		1,800 59
Campbellton, bureau de poste, etc.		62 20		491 16	424 52	646 20	52 00		1,676 08
Chatham, "		226 85	45 00	316 75	530 05	301 09	20 00		1,439 74
Clair, bureau d'immigration			90 00						90 00
Dalhousie, bureau de poste, etc.	60 00	55 16		413 89	340 25	96 76	26 00		992 06
Edmundston, bureau d'immigration			156 00						156 00
Fairyllie, bureau de poste		100 70	40 00	479 75	349 50	116 01	18 00	22 05	1,136 01
Fredericton, ferme expérimentale	5,835 52				375 53				6,211 05
" ancien bureau de poste	4,479 06			584 65	488 00	185 87	81 00		5,818 58
" nouveau bureau de poste	463 46	181 72		651 26	1,075 75	1,150 34	48 41		3,570 94
Grand-Falls, bureau de poste		216 83		396 72	358 79	92 97	32 00		1,097 31
Hartland, bureau de poste, etc.		188 10		512 42	417 28	17 00	30 00		1,164 80
Hillsborough, bureau de poste, etc.		115 73		431 39	125 74	134 73			807 59
Marysville, bureau de poste		34 95		161 15	306 71	49 35	80 00		632 16
Milltown, bureau de poste, etc.	50 00	95 85		423 52	252 60	334 61	14 50		1,171 08
Moncton, bureau de poste	1,223 73	487 11		612 22	588 76	440 91	135 25		3,487 98
Newcastle, bureau de poste, etc.		353 83		597 07	457 50	650 10	35 00		2,093 50
Ossekeag (Hampton), bureau de poste		276 79	25 00	464 10	326 63	42 50			1,135 02
Richibucto, bureau de poste		200 15		449 06	512 00	46 84			1,208 05
St-Jean, édifice de la banque de Commerce (agence de la Marine)		46 90	100 00			1 16			148 06
St-Jean, station de quarantaine		206 09		720 00			2,118 29		3,044 38
" douanes, etc.		1,294 29	225 00	4,582 93	2,988 05	717 67	1,932 00	224 15	11,964 09
" banque d'épargnes	101 40	82 69		43 15	451 53	212 26	24 84		915 87
" édifice d'immigration		844 73		120 00	4,517 59	1,262 48			6,744 80
" ancien bureau de poste, etc.	2,295 75	925 20	52 00	2,543 67	1,026 47	308 49	537 96		7,689 54
" nouveau " "	80,034 27	643 92	5 00	5,522 09	2,986 55	2,746 69	321 18	846 11	93,105 91
" ouest, bureau de poste		52 70		461 86	152 90	172 50	10 50		850 46
St-Stephen, bureau d'immigration		193 41	150 40		30 70		12 69		387 20
" bureau de poste, etc.				576 41	277 50	298 40	81 48		1,233 79
" Bridge, bureau de poste, etc.						10 80			10 80
Sackville, bureau de poste	1 60								1 60
Sussex, bureau de poste, etc.	58 67	289 03		411 01	528 00	148 23	58 00	5 20	1,498 14
Tracadie, lazaret	1,862 63			1,022 66	2,453 53	43 68			5,382 50
Woodstock, bureau de poste, etc.		129 78		500 22	338 69	456 91	34 00		1,459 60
Bur. de moindre importance dans la prov.		363 16							363 16
Totaux, *Nouveau-Brunswick*	96,466 19	8,096 52	888 40	23,912 97	23,154 57	11,154 68	5,708 60	1,097 51	170,488 44

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.									
Acton-Vale, bureau de poste		381 95		455 40	184 93	202 81	28 00		1,343 09
Armstrong (Beauce) douanes et immigration	1,122 50	13 39			47 50				1,173 39
Arthabaska, bureau de poste		652 25		482 75	269 20	151 67	100 00		1,655 87
Asbestos, bureau de poste			200 00						200 00
Aylmer, bureau de poste		83 26		143 71	262 25	238 50	24 75		752 47
Beauharnois, bureau de poste			225 00						225 00
Berthierville, bureau de poste		100 49		81 15	149 00	47 99	36 25		414 88
Black-Lake, bureau de poste			175 00						175 00
Brownsburg, bureau de poste			24 99						24 99
Buckingham, bureau de poste		147 55		223 92	263 73	193 35	18 60		847 15
Cacouna, bureau de poste			50 00						50 00
Cap Rouge, ferme expérimentale	3,861 97				721 89				4,583 86
Chicoutimi, bureau de poste, etc	1,269 87	133 63	105 00	591 26	516 82	537 85	300 00		3,454 43
Coaticook, bureau de poste, etc		651 2		539 53	365 12	257 52	50 01		1,277 30
Compton, bureau de poste			110 00						110 00
Cookshire, bureau de poste		264 08		401 51	254 50	134 71	20 00		1,074 80
Drummondville, bureau de poste, etc		396 10		663 85	179 55	107 84			1,347 34
Dundee, douane		9 99			164 80	78 69			253 48
East-Angus, bureau de poste	3,290 10	164 12		455 06	137 21	211 60			4,358 09
Farnham, bureau de poste		180 00		327 80	94 00	102 13	25 00		728 93
Fraserville, bureau de poste, etc		947 54		422 11	256 25	206 94	200 00		2,033 24
Granby, bureau de poste		416 19		394 17	304 05	151 76	150 00		1,416 17
Grand'Mère, édifice public	407 50								407 50
Grosse-Isle, station de quarantaine	15,076 14								15,026 14
Grosse-Isle, sta. de quarantaine, nouv. édific	4,489 23								4,489 23
Highwater (Brome Co.), bureau d'immigration		30 22							30 22
Hull, bureau de poste	500 00	22 48		168 71	258 76	104 12	342 94		1,397 01
Huntingdon, bureau de poste			675 00						675 00
Iberville, bureau de poste		216 80		480 00	70 09	29 12	38 00		834 01
Joliette, douane (temporaire)		35 21	50 00			0 60			85 81
Joliette, accise		22 00	24 00			0 68			46 68
" bureau de poste	7,050 14	165 08		623 89	517 13	334 20			8,690 44
" bureau de l'inspecteur des postes			44 00						44 00
" bureau de poste (temporaire)		7 80	85 00			52 82			145 62
" bureau des poids et mesures (temp.)			264 00						264 00

Jonquières, bureau de poste	831 63	45 51		459 56	272 05	106 68	21 64		1,737 07
Knowlton, bureau de poste, etc		49 09		170 17	230 60	133 40	21 00		604 26
Lachine, bureau de poste		687 31		123 66	252 99	133 29	42 18		1,239 43
Lachute, bureau de poste		11 15		448 18	189 54	447 96	37 50		1,134 33
Lacolle, bureau d'immigration		15 00	80 00		40 50	7 00			142 50
Laprairie, bureau de poste		272 83		171 48	179 52	89 50	45 00		758 33
L'Assomption, bureau de poste		246 27		303 85	144 35	95 94	65 00		855 41
Lennoxville, ferme expérimentale	12,033 84				126 70	34 54			12,195 08
Lévis, arsenal et hangar à canons	167 25								167 25
Lévis, bureau de poste, etc	135 00	561 70		543 97	567 50	196 94	524 25		2,529 36
Longueuil, bureau de poste		207 46		462 63	185 62	61 14	61 40		978 25
Louiseville, bureau de poste		58 72		491 14	210 51	218 80	20 00		999 17
Magog, bureau de poste, etc		48 80		478 05	338 16	227 58	78 56		1,171 15
Marieville, bureau de poste		55 96		393 84	254 59	120 00	28 00		853 29
Matane, bureau de poste		217 68		487 55	286 59	31 58	60 00		1,083 40
Mégantic, bureau de poste	180 00	241 67		413 67	147 92	308 97			1,292 23
Montmagny, bureau de poste, etc		213 00		444 02	195 30	212 50	50 00	6 75	1,121 12
Montmagny, hangar des Travaux publics			50 00						50 00
Mont-Joli, bureau de poste		4 75	240 00	3 00	58 00	17 02			322 77
Montréal, bur. des arch. (édifice Duluth)			720 00			3 63	16 49		740 12
" édifi. Atlantic, salle des malles			210 00			33 48	23 28		266 76
" Station Bonaventure, ch. des mal.		0 50							0 50
" bureau des messag. (édifice Reid)			2,083 33			68 65			2,151 98
" douanes, etc	2,237 13	292 50	14 25	757 28	983 87	488 15	426 80		5,199 98
" " (bureau du canal)		19 59			18 40	59 90	11 64		99 53
" " (vieux)	3,134 83								3,134 83
Montréal, nouvel entrepôt de vérification	43,909,87	2,281 94		2,978 32	4,478 42	1,449 42	2,328 00	1,950 87	59,376 84
" vieil " "	1,979 43	102 60	35 00	197 65	2,369 75	2,184 03	1,131 92	394 64	8,395 02
" laboratoire des produits forestiers		57 05			406 65	534 30	382 18	862 45	2,262 03
" édifice d'immigration		726 62	112 50	23 00	1,901 70	226 41	1,311 29	122 94	4,424 46
" édifice du Revenu de l'intérieur		306 10		305 20	462 50	112 22	220 55		1,406 57
" magasins d'artillerie		4 46	3,416 56						3,421 02
" bureau de poste, etc	15,941 53	9,498 90	325 00	2,386 62	4,614 17	10,525 06	3,139 25	3,572 03	50,002 56
" " ann. (vieil édifice du *Herald*)		352 53	8,046 00	122 80	356 63	105 46	232 80	279 00	9,495 22
" station postale "A", etc	82,076 18	619 89	59 32	23 67	461 18	560 09	174 60		83,974 93
" " "B"		257 55		706 89	403 21	528 15	388 00		2,283 80
" " "C"	1,177 01	3 55		197 20	364 32	523 62	710 02		2,975 72
" " "D"		158 18		758 40	339 73	158 87	118 40		1,533 58
" " "E"		71 64		552 35	172 06	275 99	81 34		1,153 38
" " "F"		250 14		46 65	485 84	151 06	129 57		1,063 26
" " "G"	8 32								8 32
" " "H", etc	1,990 32	125 45	139 00	163 65	1,438 76	492 71	1,098 49	2,129 63	7,578 01
" " "L"	243 00	295 55		71 80	312 02	225 90	172 26		1,320 53
" " "M"		4 60	300 00	22 20	191 00	48 72	16 00		510 52
" " "N"		3 85	1,690 00	32 25	980 4	197 08	40 80		2,062 02
" " "O"		240 20		541 68	174 82	132 39	137 50		1,226 59
" " "S"		64 64		9 65	183 11	81 33	36 92		375 65
" station postale Hochelaga		300 40		246 88	206 07	109 04	93 12		955 51
" " Sainte-Cunégonde			1,750 00						1,750 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.									
Montréal, station postale Saint-Henri	719 98	15 88		32 85	217 88	149 45	66 94		1,202 98
" Station Windsor, chamb. des mall.		213 50	213 00						426 50
" Mont-Roy.-Est, station postale		73 25	280 00				5 82		359 07
" édifice Prud'homme (ministère des Travaux publics, etc)			888 35						888 35
" édifi. Shaughnessey (Marine, etc.)		107 33	12,014 00			61 52	267 68		12,450 53
" bureau de l'ingénieur surveillant des Travaux publics			590 36			1 88	12 50		604 74
" 41–45 rue Union, évaluation de propriété	200 00								200 00
" généralement				[1]117,581 91	38 00	1,633 48			119,253 39
Murray-Bay, bureau de poste, etc	4,981 13	41 58		405 33	560 00	220 02			6,208 06
Nicolet, bureau de poste, etc		168 65		529 81	242 98	121 22	70 80		1,133 46
Nominingue, édifice d'immigration		13 03	1 00	300 00	178 50	13 20			505 73
Péribonka, édifice d'immigration		83 60	20 00	199 92	142 50	6 35			452 37
Pierreville, bureau de poste	374 25	8 80		177 90	72 25	65 79	15 00		713 99
Plessisville, bureau de poste		127 65		144 35	145 00	299 07	55 90		771 97
Québec, bureau des archives			360 00	330 00		8 40			698 40
" bureau de poste de Candiac			125 00						125 00
" citadelle (quart. du Gouv. général)		1,081 10	34 00	570 00	779 25	83 53			2,547 88
" douane, etc		379 48	92 00	3,541 43	1,665 63	913 20	800 00	525 00	7,910 74
" bureau de l'ingénieur des Travaux publics (édifice du Merger)			1,005 00						1,005 00
" entrepôt de vérification		570 73		3,000 38	1,078 75	312 44	450 00	675 00	6,087 30
" édifice d'immigration (jetée Louise)	7,802 70	258 72			267 48	1,046 19		1,023 75	10,407 84
hôpital de détention des immigrants (résidence du médecin)			600 00						600 00
" édifice de détention des immigrants (parc Savard)					1,043 77	299 60	2,104 69		3,448 06
" bureau d'immigration (103 St-Jean)		15 60	337 50			357 12			710 22

[1]Cette somme représente le total des gages des gardiens, des chauffeurs, des préposés aux ascenseurs et des nettoyeurs pour tous les édifices de Montréal. A cause du système d'organisation de ces équipes d'employés, il a été impossible de déterminer la part des dépenses de chaque édifice.

Québec, agence de la marine (quai du Roi)					384 37		750 00		1,134 37
" éc. de la mar. (116 Côte de la Mont.)		56 95	27 09						84 04
" observatoire		287 89				64 01	50 00		401 90
" quartiers des pilotes (édifice R. et O)		8 00	70 00						78 00
" bureau de poste, etc. (principal)	64,225 85	1,522 75	210 50	11,003 14	2,683 04	1,220 89	810 00	900 27	82,576 44
" bureau de poste, bur. des examinateurs			240 00						240 00
" station postale "B"			3,000 00			90 23			3,090 23
" bureau des grains			300 00						300 00
" bureau de poste de Saint-Roch	1,279 20			855 32	296 83	358 64	400 00	41 25	3,231 24
" bureau de poste de Saint-Sauveur		77 56		417 61	266 00	211 23	193 75		1,166 15
" bureau des impôts de guerre, 76 rue Saint-Pierre		148 15	200 00			4 20			352 35
" bureau des poids et mesures					150 24	9 12			159 36
" généralement				4,409 67		165 00			4,574 67
Richmond, bureau de poste, etc		145 40		501 70	328 81	318 25	25 00		1,319 16
Rigaud, bureau de poste, etc		38 60		300 00	328 15	161 24	11 00		838 99
Rimouski, bureau de poste, etc		59 65		361 59	13 00	101 64	150 00		685 88
Roberval, édifice d'immigration		197 82	25 00	183 26	437 50	16 00	58 33		917 91
" bureau de poste, etc		120 85		514 19	193 10	400 33	25 00		1,253 47
Rock-Island, bureau de poste, etc		90 85		468 76	336 04	208 36	28 50		1,132 51
Shawinigan-Falls, bureau de poste		167 01		443 56	433 75	131 80	19 58		1,195 70
Shawville, bureau de poste	7,119 21	12 75		248 30	285 21	157 09			7,822 56
Sherbrooke, bureau de poste, etc			1,450 25						1,425 25
" bureau de l'inspect. des postes		866 91	16 75	829 74	631 44	455 65	60 41		2,860 90
" bureau de l'ingénieur (M.T.P)		8 95	996 00			26 73			1,031 63
Sorel, bureau de poste, etc		532 95		619 57	733 37	465 72	256 00		2,607 97
Stanhope, bureau d'immigration		25 00							25 00
Sainte-Agathe-des-Monts, bureau de poste	3,942 32	112 63		456 56	331 17	320 68			5,163 36
Sainte-Anne-de-Bellevue, bureau de poste			270 83			25 20	28 00		324 03
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérim	2,259 58				197 04				2,456 62
Saint-Eustache, bureau de poste			300 00			30 22			330 22
Saint-Félix-de-Valois, bureau de poste			65 25						65 25
Saint-Gabriel-de-Brandon, bureau de poste		441 15		483 48	25 00	188 80	75 00		1,213 43
Saint-Georges-de-Beauce, bureau de poste			200 00						200 00
Saint-Hyacinthe, édif. du Revenu de l'intérieur		41 24		389 88	218 83	17 30	100 00		767 25
" bureau de poste, etc		445 40		646 44	242 22	271 40	150 00		1,755 46
Saint-Jean, douane		285 00		372 62	133 78	29 30	60 00		881 50
" bureau de poste		93 50		318 23	237 28	158 80	50 00		857 81
Saint-Jean-de-Matha, bureau de poste			22 91						22 91
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc		681 67		425 71	304 86	91 97	56 82		1,561 03
Saint-Joseph-de-Beauce, bureau de poste	1,533 33		112 57			19 99	9 00		1,674 89
Saint-Lambert, bureau de poste		720 76		511 96	162 90	119 74	26 52		1,541 88
Saint-Romuald-d'Etchemin, bureau de poste	84 90								84 90
Sainte-Rose, bureau de poste			162 00						162 00
Sainte-Thérèse, bureau de poste, etc	243 45	292 90		511 76	290 00	209 65	62 50		1,610 26
Saint-Tite, bureau de poste			50 00						50 00
Terrebonne, bureau de poste, etc		55 85		330 63	163 20	118 18	17 00		684 86
Thetford-Mines, bureau de poste, etc		78 93		179 05	296 28	243 55	15 00		812 81

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Constructions et améliorations	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.									
Trois-Rivières, bureau du payeur			220 00						220 00
" bureau de l'insp. des postes		34 52	420 00	107 50		8 12			570 14
" nouveau bureau de poste, etc	4,102 54								4,102 54
" bureau de poste (temporaire)		303 91		999 80	156 00	268 22	50 36		1,778 29
Trois-Pistoles, bureau de poste			75 00						75 00
Valleyfield, bureau de poste, etc		672 34		606 51	551 87	188 75	90 00		2,109 47
Verdun, bureau de poste		4 50	300 00						304 50
Victoriaville, bureau de poste, etc		312 79	2 00	344 98	308 97	196 45	37 50		1,202 69
Bur. de moindre importance, dans la prov		379 90		25 80	157 02				562 72
Totaux, *Québec*	301,921 23	35,915 31	46,599,31	176,764 93	46,785 89	37,617 86	22,823 90	12,483 58	680,412 01

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Entretien.	Loyers.	Salaires et fourniture.	Chauffage.	Éclairage.	Eau.	Pouvoir.	Total.
Ottawa.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Édifices des ministères:—										
Édifice des douanes		287,636 06				8,910 00	8,748 56			305,294 62
†Édifice de l'est, addition		981 86								981 86
" nouveau toit à l'épreuve du feu		11,025 29								11,025 29
†Édifice Langevin—protection contre le feu, etc		6,904 60								6,904 60
Édifice du parlement, améliorations		1,233,758 26								1,233,758,26
Édifices du parlement et des ministères, généralement (bibliothèque du parlement et les édifices de l'est, de l'ouest et Langevin)					49,440 85	26,962 25	13,886 85			90,289 95

Protection contre incendies		4,216 57								4,216 57
Terrains, y compris le parc Major		40 60	17,500 07		780 00	1,073 80	482 55			19,877 02
Enlèvement de la neige				4,681 79						4,681 79
Pouvoir pour les ascenseurs									15,106 58	15,106 58
Posage de nouv. fils élect.		44,364 50								44,364 50
Réparations et ameublement			349,443 49							349,443 49
Classeurs en acier		66,298 20								66,298 20
Service téléphonique				41,977 41						41,977 41
Site pour les nouveaux édifices des ministères.—Acquisition des propriétés.—										
Rue Wellington, ouest		137,186 79								137,186 79
Entretien des propriétés acquises.—										....
Rue Sussex			36 55	2,162 31		780 00	530 86	238 09		3,747 81
Rue Wellington, est		934 36				390 00	385 92	172 45		1,882 73
" ouest			766 01	15,795 27		2,850 00	9,334 48	3,034 96		31,780 72
Édifices des Archives						1,560 00	921 84	467 16		2,949 00
Observatoire astronomique				3,488 60			794 48	993 87		5,276 95
Laboratoire biologique							221 78	147 78		369 56
Ferme expérimentale		27,100 27					3,814 79	870 76		31,786 00
Musée des Pêcheries							352 00	370 96		722 96
Edif. pour l'essai des combust.		5,841 67					2,788 71	476 19		9,106 57
Edifice géodésique							469 20			469 20
Edifice des Mines, rue Sussex		7,039 47				3,310 00	2,496 41	1,095 37		13,661 25
Gal. Nat. des Arts (peintures)		24,464 35		510 00						24,974 35
Bureau de poste						5,310 00	2,111 28	1,393 17		8,814 45
Imprimerie Nationale							10,256 98	5,055 17		15,312 15
" ascenseur		5,310 00								5,310 00
" moteur générat.		2,469 42								2,469 42
" réparat. au toit			740 32							740 32
Travaux publics (atelier)						960 00	1,957 22	610 75		3,527 97
Rideau Hall		39,056 03	9,686 99							48,743 02
Terrains	14,777 28									
Neige	1,639 69									
Éclairage et chauffage	17,000 00									
Gardien	720 00			34,136 97						34,136 97
Hôtel des Monnaies		6,630 38				780 00	6,099 22	192 42		13,602 02
" addition pour le gouvernement impérial		39,369 52								39,369 52
Cour Suprême						1,800 00	1,306 62	519 48		3,626 10
Chantier de l'île Victoria								313 85		313 85
Musée Victoria		4,767 46				13,080 00	9,417 97	4,588 41		31,853 84
Edifices loués					442,129 07	19,840 00	10,615 19	16,084 82		488,669 08
Totaux, *Ottawa*		1,955,385 66	360,673 36	120,252 42	442,129 07	109,510 85	100,659 74	50,995 06	15,106 58	3,154,712 74

†Les salaires, les chauffage, l'éclairage sont inclus dans la partie des édifices du parlement et des ministères.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.									
Acton, bureau de poste, etc.		164 34		473 36	310 65	119 01			1,067 36
Alexandria "		341 70		510 67	278 93	222 70	7 50		1,361 50
Almonte "		256 63		478 16	358 76	177 17	75 00		1,345 72
Amherstburg "		62 49		425 80	225 00	101 24	35 00		849 53
Arnprior "	1,024 94	73 55		437 62	222 79	107 43	32 41		1,898 74
Athens "		318 33		85 80	321 70	120 85			846 68
Aurora "		291 17		466 48	225 98	33 36	22 00		1,038 99
Aylmer "		191 86		600 89	366 30	236 82	37 84		1,433 61
Barrie "		256 77		498 49	435 73	378 94	50 00		1,619 93
Belleville "		275 55		740 87	1,064 52	616 27	83 25		2,780 46
Blenheim "			200 00						200 00
Bowmanville "		106 76		488 25	189 65	204 51	28 85		1,018 02
Bracebridge "		65 66		475 92	351 63	108 50	10 59		1,012 30
Brampton "		937 48		482 76	281 50	95 31	20 27		1,817 32
Brantford, ancienne salle d'exercice milit.		250 00							250 00
" nouveau bureau de poste	2,999 79	291 03		5,929 37	1,223 53	383 73	86 76	321 25	11,235 46
Bridgeburg, bureau d'immigration		29 81							29 81
" bureau de poste, etc.		60 61		401 01	205 50	157 63	20 00		844 75
Brighton "			57 34						57 34
Brockville "	567 43	243 65		831 76	501 00	625 03	170 00		2,938 87
Brussels "		32 00							32 00
Burford "	2,632 13			436 68	376 25	51 80			3,486 86
Cardinal "	3,651 96		108 33						3,760 29
Carleton Place "		132 20		417 71	194 50	249 20	31 52		1,025 13
Cayuga "		116 21		317 10	67 34	70 06			570 71
Chatham "	169 34	180 67		629 27	202 52	169 06	17 14		1,368 00
Chesley "		56 90		484 91	186 75	210 99	25 00		934 55
Clinton "		380 49		224 49	206 49	142 48	14 54		968 49
Cobalt "		2 83	2,000 00						2,002 83
Cobourg, édifice d'immigration			85 00		21 35	6 00			112 35
" bureau de poste, etc.		95 67		670 03	295 67	346 85	50 76		1,438 98
Collingwood, bureau de poste, etc.	3,792 55			1,586 12	502 50	159 85	28 42		6,069 44
Cornwall "	1,974 36	1,754 52		533 83	355 31	260 00	75 00		4,953 02
Deseronto "		144 45		579 12	324 00	326 30	39 00		1,412 87

Dresden "		62 00		426 31	272 78	175 56	39 36		976 01
Dundas "		76 78		498 59	303 31	204 13	33 40		1,116 21
Dunville "	1,223 57								1,223 57
Eganville "		196 86		482 86	252 03	223 72	34 00		1,189 47
Elmira "	1,358 80	22 00		498 53	8 00	29 61	6 75		1,923 69
Elora "		73 52		461 81	236 10	123 33		6 00	900 76
Essex "		26 49		520 54	267 85	79 13	37 50		931 51
Exeter "							6 00		6 00
Fergus "		193 23		455 26	203 50	170 86	12 50	5 54	1,040 89
Fort William, bureau de l'ingénieur de dist.			943 36						943 26
" entrepôt de vérification, etc.	9,990 10	157 85	21 63	1,633 71	1,159 50	27 23	59 40	181 50	13,230 92
" bureau de poste	2,326 42	52 37		641 66	720 50	283 57	90 00		4,114 52
Galt, bureau de poste		77 61		577 07	309 90	143 45	70 40		1,178 43
Gananoque, douane		24 16			187 10	51 88	10 17		273 31
" bureau de poste		60 75		404 50	296 00	127 29	31 35		919 89
Glencoe "		39 80		425 76	227 15	216 80	2 00		911 51
Goderich "		948 33		484 31	284 67	191 40	120 00		2,028 71
Grimsby "		84 63		457 26	211 00	79 43	10 46		842 78
Guelph "		587 80		584 07	443 37	235 14	68 68		1,919 06
Hamilton "	28,162 55	749 43	133 47	8,418 88	1,476 40	972 13	1,231 50	43 74	41,188 10
" station postale "B"	7 40	1 20	1,200 00			4 74	18 25		1,231 59
Hanover, bureau de poste, etc.	1,139 89			608 87	496 51	158 85			2,404 12
Harriston "		131 87		453 98	297 00	253 44	34 00		1,170 29
Hawkesbury "		102 00		459 38	104 00	145 53	35 62		846 53
Hespeler "	11 12								11 12
Ingersoll "	15 00	134 13		589 57	578 57	267 77	54 47		1,639 11
Kemptville "	1,500 00	185 38		304 40	262 69	285 90	20 00		2,558 37
Kenora "		434 25		486 61	688 50	159 83	72 11		1,841 30
Kincardine "		93 10		280 18	382 22	284 70	20 00		1,060 20
Kingsville "	2 99								2 99
Kingston, douane		243 68		720 00	414 00	119 70	59 25		1,556 63
" bureau d'immigration			180 00		24 00	7 50			211 50
" bureau du Rev. de l'intérieur, etc.		49 38	2,322 31	720 74	391 50	89 22	26 80		3,599 95
" hôpital militaire	12 25								12 25
" Milice et Défense			120 00						120 00
" magasins d'artillerie			1,000 00						1,000 00
" bureau de poste, etc.		547 56		746 75	742 80	593 98	59 50		2,690 59
" collège mil., salle d'exerc. couverte	28,124 58								28,124 58
Kitchener, entrepôt de vérification		0 95	660 00		70 00	6 19	4 52		741 66
" station du G.-T., ch. des malles			100 00						100 00
" bureau de poste, etc.	2,847 65	74 30		510 21	273 57	188 55	35 24		3,929 52
Lakefield "		291 37		421 41	207 23	303 00			1,223 01
Lansddowne "			25 00		36 67				61 67
Leamington "		517 17		445 80	255 00	158 70	23 25		1,399 93
Lindsay "	1,817 77	124 79		470 15	462 00	283 72	29 61		3,188 14
Listowel "		118 77		434 38	342 45	282 00	52 95		1,231 21
London, douanes		732 37		1,147 90	296 43	400 02	139 10		2,715 82
" bureau d'immigration		95 80				0 85			96 65
" bureau de poste	761 79	720 93		2,036 06	2,224 98	688 68	121 38		6,553 82

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.									
London, bur. des impôts de guerre	187 43		158 52	19 50		0 99			366 44
L'Orignal, bureau de poste			125 00						125 00
Markham "		272 54		569 50	118 54	62 40	2 00		1,094 98
Matheson "	222 99								222 99
Merrickville "			200 00						200 00
Midland "		218 95		571 33	475 35	84 48	23 45		1,373 56
Mildway "		17 98		63 80	38 24				120 02
Milton "		131 00		421 15	174 58	148 06	24 00		898 79
Milverton "	2,035 93	78 90		646 47	201 00	99 08			3,061 38
Mitchell "		286 32		485 88	231 60	75 23	96 00		1,175 03
Mount-Forest "	101 45	135 41		365 13	298 50	173 76	12 00		1,086 25
Napanee, salle d'exercices militaires	7,335 20								7,335 20
" bureau de poste, etc		84 40		513 01	352 90	311 14	72 41		1,333 86
Newmarket, bureau de poste, etc		22 25		791 64	175 00	81 12	11 12		1,081 23
Niagara-Falls, douane (pont n° 2)						2 38			2 38
" bureau de poste, etc		128 93		630 41	460 75	140 83	54 98		1,415 90
North-Bay "		336 30	12 00	762 65	619 46	287 47	63 00		2,080 88
Norwich, bureau de poste, etc		57 75		443 01	250 90	153 31	25 00		929 97
Orangeville, bureau de poste, etc		11 50		605 85	138 91	94 59	20 00		870 85
Orillia, bureau de poste, etc		155 85		498 56	699 79	282 27	22 10	15 15	1,673 72
Oshawa, bureau de poste, etc		687 55		564 41	314 73	209 49	30 16		1,806 34
Owen-Sound, bureau de poste, etc		92 25		545 65	556 31	181 80	72 44		1,448 45
Palmerston, bureau de poste, etc	14,215 21				40 00				14,255 21
Paris, bureau de poste		212 80		474 76	285 85	96 34	45 60		1,115 35
Parkhill, bureau de poste, etc		5 70		195 42	255 10	73 86	4 46		534 54
Pembroke, bureau de poste, etc	36 00	292 44		423 03	434 83	349 27	40 00		1,575 57
Perth, bureau de poste	73 55								73 55
Peterboro, douane		131 53		431 19	299 70	91 81	50 00		1,004 23
" nouvel édifice public (douane et Revenu de l'intérieur)	102 33								102 33
" bureau de poste, etc		310 03		739 26	430 62	235 80	75 00		1,790 71
" poids et mesures		61 30	50 00						111 30
Petrolea, bureau de poste, etc	980 00	46 65		431 50	299 67	179 35	47 76		1,984 93
Picton, bureau de poste, etc		80 65		398 33	293 75	128 02	33 75		934 50

Port-Arthur, entrepôt de vérification, etc.	11,860 22	87 93		4,500 75	1,799 87	210 53	109 69	656 36	19,225 35
" édifice d'immigration		1 10					5 50		6 60
" bureau de poste, etc.		167 52		563 21	533 00	300 96	101 93		1,666 62
Port-Colborne, bureau de poste		93 43		403 08	129 00	112 75	20 00		758 26
Port Hope, bureau de poste, etc.	881 32	15 03		425 90	404 45	438 60	41 46		2,206 76
Port-Perry, bureau de poste		54 21		420 55	211 00	184 44	44 44		914 64
Prescott, douanes		3 63		81 97	163 75	19 13	60 00		328 48
" bureau de poste		46 82		738 44	292 00	146 99	60 00		1,284 25
Preston, bureau de poste, etc.		111 60		548 65	347 66	281 30	135 14		1,424 35
Renfrew, bureau de poste, etc.	2,109 10			472 90	400 47	624 54	27 00		3,634 01
Ridgetown, bureau de poste		375 00							375 00
Sandwich, bureau de poste, etc.		18 25		359 76	256 80	46 18			680 99
Sarnia, bureau de poste, etc.		312 80		523 03	324 43	187 68	40 00		1,387 94
Sault-Ste-Marie, bureau de poste, etc.		759 91	113 50	1,842 50	1,002 25	549 08	157 45	459 75	4,884 74
Seaforth, bureau de poste		491 84		388 98	280 94	113 69	14 00		1,289 45
Shelborne, bureau de poste, etc.		480 58		454 15	366 38	152 29	31 00		1,484 40
Simcoe, bureau de poste, etc.		103 90		493 43	106 68	353 82	20 00		1,077 83
Smith's-Falls, bureau de poste, etc.	1,417 27	64 11		403 78	216 65	520 00	109 25		2,731 06
St. Catharines, bureau de poste, etc.	66 64	207 89		479 68	471 33	179 29	242 41		1,647 24
St. Mary, bureau de poste, etc.		81 55		399 55	341 75	143 80	39 90		1,006 55
St-Thomas, bureau de poste		52 49		449 90	371 25	135 67	21 50		1,030 81
Steelton, bureau de poste		176 00		409 25	188 47	113 24	28 50		916 06
Stratford, bureau de poste, etc.		285 40		572 85	557 32	317 49	56 20		1,789 26
Strathroy, bureau de poste, etc.		380 50		433 67	266 30	92 63	23 40		1,196 50
Sturgeon-Falls, bureau de poste			650 00						650 00
Sudbury, bureau de poste, etc.		422 37		548 16	1,470 44	801 45	42 36		3,284 78
Sydenham, bureau de poste	1,066 20								1,066 20
Tilbury, bureau de poste		40 56		436 78	212 90	138 48			828 72
Tillsonburg, bureau de poste, etc.	175 89	334 55		404 73	199 75	171 71	132 32		1,418 95
Toronto, nouveau bureau des douanes	930 58								930 58
" bureau des messageries des douanes		461 07		923 35	607 34	814 02	130 43	79 86	3,016 07
" vieil édifice des douanes		821 23		5,799 15	1,198 64	485 20	45 81	113 85	8,463 88
" bureau de l'ingénieur des T.P.			1,058 95			19 44			1,078 39
" entrepôt de vérification	1,216 04	23 63		9,694 48	2,590 12	372 13	145 15	135 52	14,177 07
" édifice Foy (Marine et Pêcheries)		47 00		4 25					51 25
" édifice d'immigration (rue Simcoe)		113 95							113 95
" bureau d'immigration, (ancienne station du G.-T)		27 60	1,000 00						1,027 60
" édifice du Revenu de l'intérieur		348 48		1,056 93	492 12	190 52	10 53	12 14	2,110 72
" casernes militaires	280 00								280 00
" bureau de poste, etc., et additions	4,481 26	2,837 17	301 94	21,487 36	6,038 27	3,932 18	347 23	364 12	39,789 53
" réparations aux édifices sur le site de l'addition, occupés par des locataires		3,280 59							3,280 59
" station postale «A», nouv. station du G.-T	311,650 61								311,650 61
" " «A», vieille station du G.-T		818 11	2,550 00	2,373 99	24 05	396 63		240 93	6,403 71
" " «A», temporaire	21,383 67	900 31		204 81	843 75	325 48			23,648 02

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.									
Toronto, station postale «B»	....	6 64	2,959 24	17 20	12 00	163 29	6 18	....	3,164 55
" " «C»	....	133 93	....	723 05	365 12	200 61	14 49	....	1,437 20
" " «D»	....	138 00	....	751 82	384 44	155 89	7 09	....	1,437 24
" " «E»	9 84	83 24	1,440 00	46 13	13 51	136 93	46 35	....	1,776 00
" " «F», etc	....	233 89	52 00	1,618 00	531 96	156 20	28 39	....	2,630 44
" " «G», nouvelle	19,363 32	141 27	....	986 27	620 36	246 24	44 90	....	21,402 36
" " «G», vieille	....	....	200 00	....	....	....	....	....	200 00
" " «H»	....	8 45	900 00	22 82	1 33	43 79	....	....	976 39
" " «K»	....	75 24	....	630 39	395 39	61 47	17 10	....	1,179 59
" garage des postes, rue Richmond	....	663 62	....	904 32	816 29	235 00	34 92	209 00	2,863 15
" généralement	....	....	....	8,444 84	....	....	....	....	8,444 84
Trenton, bureau de poste, etc	....	155 84	....	507 31	313 74	290 24	73 75	....	1,340 88
Uxbridge, bureau de poste, etc	....	209 55	....	385 28	321 68	174 15	....	....	1,090 66
Walkerton, bureau de poste, etc	....	211 90	....	385 43	273 06	212 50	31 00	....	1,113 89
Walkerville, bureau de poste, etc	2,949 46	142 69	....	758 52	377 74	155 74	43 75	....	4,427 90
Wallaceburg, bureau de poste, etc	....	158 07	....	....	....	....	....	....	158 07
Waterloo, bureau de poste, etc	....	470 46	....	434 24	479 94	148 42	39 00	....	1,572 06
Welland, bureau de poste, etc	....	102 08	....	472 76	352 41	78 50	30 00	....	1,035 75
Whitby, bureau de poste, etc	....	161 15	....	447 60	248 96	99 60	38 00	....	995 31
Wiarton, bureau de poste	....	10 50	....	....	....	....	....	....	10 50
Windsor, bureau de l'ingénieur de dist	....	....	1,233 50	....	....	4 43	....	....	1,237 93
" édifice d'immigration	....	30 00	....	....	....	....	....	....	30 00
" bureau de poste	369 80	373 38	....	1,401 81	417 90	492 77	118 58	....	3,174 24
Wingham, bureau de poste	....	345 59	....	213 86	309 31	367 53	29 56	....	1,265 85
Woodstock, bureau de poste, etc	2,064 41	67 41	....	734 86	388 60	159 02	39 20	....	3,453 50
Bureau de moindre importance dans la prov	....	284 33	....	....	....	....	....	....	284 33
Totaux, *Ontario* (*Ottawa*, non compris)	503,680 60	37,675 46	22,535 99	136,742 10	61,483 68	33,695 79	7,340 56	2,844 71	805,998 89

Manitoba.									
Brandon, entrepôt de vérification		592 35	1,132 26		24 84				1,749 45
" ferme experimentale	9,178 32				508 37	116 40			9,803 00
" bâtisse d'immigration		55 90			311 77	36 95	22 25		426 87
" bureau de poste, etc		171 39		976 80	1,050 10	924 68	88 61		3,311 63
Carman, bureau de poste		709 54		490 53	296 60	175 52	12 35		1,634 63
Dauphin, bureau de poste, etc		227 82		524 75	579 08	345 60	49 88		1,727 13
Deloraine, édifice d'immigration		6 10	300 00						306 10
Emerson, bureau de poste, etc		229 64		525 33	492 66	85 53			1,333 16
Le-Pas, bureau des terres fédérales		365 65							367 65
" bureau de poste			600 00		78 00				678 00
Melita, bureau de poste			163 00						163 00
Minnedosa, bureau de poste, etc	216 11	132 73		816 47	780 26	356 20			2,301 77
Morden, ferme expérimentale					197 70				197 70
" bureau de poste, etc		269 68		700 80	503 79	211 17			1,635 44
Neepawa, bureau de poste, etc		93 83		741 50	460 13	82 50	32 76		1,410 72
Portage-la-Prairie, arsenal, etc		12 16		464 20	615 25	160 85	151 40		1,405 86
" entrepôt de vérification			470 00			12 00	23 75		455 75
"		102 73		632 96	587 90	605 29	37 50		1,966 38
Reston, bureau de poste			112 00						112 00
Roblin, bureau forestier			330 00						330 00
Selkirk, bureau de poste		32 75		647 45	478 44	80 75	25 31		1,364 70
Shoal Lake, bureau de poste			180 00						180 00
Souris, bureau de poste, etc		77 13		573 65	480 09	143 39	150 35		1,424 51
St.-Boniface, bureau de poste		55 89		639 65	105 97	46 70	18 37		866 58
St.-James, casernes	468 26								468 26
Stonewall, salle d'exercices militaires		232 78		402 02	182 00	40 26			857 06
Swan-River, bureau d'immigration		230 00							230 00
Transcona, bureau de poste			600 00						650 00
Virden, édifice d'immigration			250 00		60 35				310 35
" bureau de poste, etc	320 00	454 70		621 48	649 65				2,045 83
Winnipeg, édifice Boyd, (archives, Commission des chemins de fer, etc.)		7 00	2,239 33			27 49			2,273 82
" édifice de la Chambre de commerce (min. de l'intérieur) etc			4,845 00			82 97			4,927 97
" douanes, etc. (vieux bureau de poste)	1,369 41	4 55		7,676 00	2,363 01	719 34	153 00	26 21	12,311 52
" bureau de l'ingénieur des T.P			1,652 25						1,652 25
" entrepôt de vérification		958 20		6,772 45	4,090 96	337 22	299,04	158 97	12,616 53
" entrepôt des grains					42 00	5 88			47 88
" bâtisses d'immigration	2,796 35	2,903 12	37 52	1,925 00	5,945 78	793 31	1,222 61	115 91	15,739 60
" nouvel édifice d'immigration	436 48								436 48
" Nord, salle d'exercices militaires	1,716 26								1,716 26
" bureau de poste, etc	4,813 26		191 25	13,211 92	8,130 83	3,192 87	840 42	229 06	30,619 61
" station postale 'A'		71 75	3,740 82						3,812 57
" " 'B'		321 97		2,389 00	846 24	275 36	90 12	20 91	3,943 60
" " 'C'		6 17	1,500 00	276 00	5 52	77 00			1,864 60
" " 'D'		154 56	1,600 00	314 35	365 32	51 16	20 13	2 58	2,508 10

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Eau.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin.									
Winnipeg. salle des malles de la gare Union et bureau d'immigration		18 90	2,416 00						2,434 90
" bureau des impôts de guerre (édifice de la banque Union)		110 00	506 15			4 97			621 22
" généralement				5,715 00		35 95			5,750 95
Bureaux peu importants dans la province		1 44	40 00						41 44
Totaux, *Manitoba*	21,314 45	8,380 43	23,135 68	47,047 31	30,232 49	9,099 21	3,237 85	553 64	142,931 06
Saskatchewan.									
Battleford, bâtisse d'immigration					50 00	8 00			58 00
" bureau de poste, etc		1,336 30		582 65	822 67	511 59	36 93		3,290 14
Big-River, bureau forestier			90 00						90 00
Biggar, bâtisse d'immigration		25 45							25 45
Esteven, bureau de poste, etc		100 44		531 97	197 98	161 42	17 95		1,009 76
Gravelbourg, bâtisse d'immigration			1 00		9 50				10 50
" bureau de poste, etc		161 60		155 00	273 75	37 52			627 60
Hudson-Bay Junction, bureau forestier			141 20						141 20
Humboldt, bureau de poste, etc		613 35		667 95	761 30	275 17	41 97		2,359 74
Indian-Head, ferme expérimentale	4,396 25				587 50	292 69	309 30		5,585 74
" bureau des pêcheries			208 00						208 00
" pépinière		62 75			992 42	1 25	122 05		1,178 47
" bureau forestier		200 40	516 00			10 83			734 43
Kerrobert, bâtisse d'immigration		4 50	1 00		163 00				168 50
Lloydminster, bâtisse d'immigration		6 95			182 50	28 35			217 80
" bureau de poste, etc		131 63		567 66	516 10	426 11			1,641 50
Maple-Creek, bureau forestier			90 00						90 00
" bur. des terres fédérales, etc			1,230 00		154 98	19 85	28 80		1,433 53
" bureau de poste, etc		123 26		215 96	387 01	194 65	32 80		953 68
Melfort, bureau de poste, etc		776 57		676 22	1,026 45	245 68	48 00		2,772 92
Moosejaw, édifice d'immigration		45 50	200 00		102 17	49 59	15 69		412 76
bureau de poste, etc	2,655 68	746 05	175 00	3,419 05	3,639 13	1,199 47	230 30	401 30	12,465 98

North-Battleford, bâtisse d'immigration		109 13	2 00		16 95	21 37			149 45
" b. d'imm. et des terres féd.			50 00			4 60	1 50		56 10
" bureau de poste, etc.	722 39	414 63		602 05	929 00	332 01	261 30		3'261 38
North-Portal, bureau d'immigration			1 00		82 20				83 20
Prince-Albert, bur. de l'ingénieur des (T.P.)			1,100 00	11 25		11 00			1,122 25
" bureau forestier			125 00						125 00
" bâtisse d'immigration					179 06	15 19	8 20		202 45
" bureau de poste, etc	2,458 51		100 00	2,040 25	1,465 40	783 64	109 20		6,957 00
Regina, bureau de l'assistant rec. génér	22,064 77								22,064 77
" entrepôt de vérification		40 16		574 25	557 10	58 98	26 80		1,257 29
" bâtisse d'immigration		67 10				29 18	32 40		128 68
" b. du Rev. de l'intérieur			360 00			6 88			366 88
" bureau de poste, etc	3,729 48		40 77	2,824 68	2,174 49	1,229 49	325 20	335 07	10,659 18
" édifices publics, taxes locales	4,618 26								4,618 26
" bureau des poids et mesures		143 50	1,200 00			14 00			1,357 50
Rosthern, ferme expérimentale	2,736 56				345 75				3,082 31
Saskatoon, (édif. Canada) Rev. de l'int., etc)		311 00	1,411 95			37 44			1,760 89
" douanes, 3e ave. et 23e rue		26 75	4,200 00			27 85			4,254 60
" salle d'exercices militaires	11 45								11 45
" entrepôt de vérification		140 37	1,140 67			12 41			1,293 45
" pépinière					794 19				794 19
" bâtisse d'immigration		73 05			249 55	46 69	7 94		377 33
" bureau des terres fédérales		152 69	2,400 00						2,552 69
" vieux bureau de poste, etc	7 74								7 74
" nouveau bureau de poste	4,387 42	1,187 94		1,705 43	1,505 33	524 69	140 03		9,450 84
" bureau des poids et mesures			720 00						720 00
Scott, ferme expérimentale	978 13				313 80	74 75			1,366 68
Sutherland pépinière	4,299 91								4,299 91
Swift-Current, bureau des terres fédérales			1,200 00			10 80			1,210 80
" bureau de poste		10 15	1,260 00			419 42			1,689 57
Tisdale, bureau d'immigration		3 00			30 00				33 00
Unity, bâtisse d'immigration			2 00		12 00				14 00
Wadena, bâtisse d'immigration		5 00	1 00		140 10	59 40			205 50
Weyburn, bureau de poste, etc		336 53		536 75	750 13	323 70	158 72		2,105 83
Wilkie, bureau d'immigration		5 78	1 00		159 15	1 50			167 43
Yorkton, bureau de poste, etc		197 06		650 02	921 85	691 47	59 90		2,520 00
Bureaux peu importants dans la province		3 75							3 75
Totaux, *Saskatchewan*	53,066 55	7,562 74	17,967 59	15,761 14	20,492 51	8,205 46	2,014 89	736 37	125,807 25
Alberta.									
Athabaska, bureau d'immigration		7 00	1 00		109 66				117 66
" salle des malles (Révillon Frères)			35 00						25 00
Bassano, bureau de poste, etc	5,591 72	38 02		386 70	568 50	197 22	44 76		6,826 92
Calgary, bureau de l'assist. receveur général	886 01	112 40							998 41
" édifice Blow (irrigation)	1,530 46	298 35	10,693 77	736 35		238 97			13,497 90
" édifice Burns (arpentage géol.)			450 00						450 00
" édifice Cadogan (Rev. de l'int.)		89 00	600 00			1 08			690 08

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et Améliorations	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Fin.									
Calgary, édifice Canada Life (min. des Postes et Revenu de l'intérieur		20 75	7,668 00			48 04			7,736 79
" édifice Costello (poids et mesures)			360 00						360 00
salle d'exercices militaires	7,346 78								7,346 78
" entrepôt et vérification	310 12	469 70		3,599 67	1,603 71	266 80	152 49	1,144 08	7,546 57
" division forestière et d'irrigation	1,327 70								1,327 70
" édifice d'immigration		95 02	20 00		103 57	15 36	22 43		256 38
" édifice Leeson-Lineham (min. de l'Int.)			740 00			3 20			743 20
" nouveau bureau de poste	3,864 30								3,864 30
" bureau de poste temporaire	2,033 70	462 50	7,500 00	34 95	605 88	1,842 75	90 64		12,570 42
" commission des ch. de fer (édifice du Herald)			1,260 00			10 24			1,270 24
" bureau de recrutement (vieil édifice Merchants)		24 00							24 00
" bureau des graines		46 95	1,398 02		147 22	95 87			1,688 06
" édifice Thomas (min. de l'Int.)		36 41	3,725 40			20 02			3,781 83
Castor, bâtisse d'immigration		3 50			46 60				50 10
Edmonton, entrepôt de vérification		155 91	3,061 82						3,217 73
" bâtisse d'immigration		842 55	3 00		341 59	118 46	265 59		1,571 19
" bur. des terres fédérales		216 11	6,600 00	312 85		252 52			7,381 48
" bureaux du service national			175 00			6 00			181 00
" nouv. salle d'exercices militaires	160 99								160 99
" bureau de poste, etc		1,617 48	192 10	6,575 06	1,064 87	1,501 82	195 10	324 77	11,471 20
" poids et mesures		184 35							184 35
" sud (Strathcona) arsenal									
" " bâtisses d'immigration		67 42				3 05	10 70		81 17
" " bureau de poste, etc	1,562 09	146 50		932 35	536 05	227 72	48 46		3,453 17
Edson, bâtisse d'immigration		600 00			146 53				746 53
Entwistle, bâtisse d'immigration		145 75	3 00		98 53				247 28
Grande-Prairie, bâtisse d'immigration		5 00	780 00		128 31				913 31
" bureau des terres fédérales		28 00	240 00						268 00
Grouard, bureau d'immigration			300 00		300 00				600 00
" bureau des terres fédérales			480 00						480 00

High River, bureau des terres fédérales		64 48	240 00	6 65	215 48				526 61
Lacombe, ferme expérimentale	1,158 77				585 30	274 99			2,019 06
Lethbridge, ferme expérimentale	695 05				561 04	72 14			1,328 68
" bâtisse d'immigration		63 25			229 66	44 40	100 00		437 30
" bur. des terres féd. et des douanes		122 18		450 00	478 35	30 50	56 00		1,137 03
" bureau de poste, etc	2,447 43	106 39		4,586 32	937 60	545 40	206 30	322 65	9,152 09
Macleod, douanes					108 85	59 21	22 51		190 57
Medicine-Hat, entrepôt de vérification		5 00							5 00
" bâtisse d'immigration			300 00	36 00		7 00			343 00
" bureau de poste, etc		976 64		1,625 97	182 01	850 91	124 30		3,759 83
Peace River Crossing, bur. des terre fédér		35 93	660 00		150 00				845 93
" " bureau de poste			235 00		136 03				371 03
Pincher Creek, bureau forestier			375 48						375 48
Red Deer, bureau des terres fédérales		3 40		740 72	266 02	49 90	39 00		1,099 04
Rocky Mountain, bureau forestier		136 03	300 00		29 45				465 48
Vermillion, bureau d'immigration		6 74	2 00	1 40	122 63				132 77
Viking, bureau d'immigration			1 00		154 88	2 00			157 88
Wainwright, bureau d'immigration			1 00		58 27				59 27
Wetaskiwin, bureau de poste		279 41		598 80	325 00	225 55	61 54		1,490 30
Bureaux peu importants dans la provnice		65 75			259 45				325 20
Totaux, *Alberta*	28,915 57	7,577,87	48,400 59	20,623 79	10,601 03	7,011 12	1,439 82	1,791 50	126,361 29
Colombie-Britannique.									
Agassiz, ferme expérimentale	3,487 41				771 58				4,204 99
Alberni, vieux bureau de poste			80 00						80 00
Ashcroft, salle des malles, éd. de messageries		252 13	300 00		42 00				594 13
" bureau de poste, etc	11,467 51								11,467 51
Atlin " "		57 70		160 70	144 50	99 50			462 40
Chase "	60 55		30 00		63 00	19 71	15 00		188 26
Chilliwack "		47 80		616 45	241 78	162 74	36 00		1,104 77
Comox "				296 02	135 75	33 60			465 37
Courtenay "	19 20								19 20
Cranbrook "		270 26		966 80	486 80	498 69	61 37		2,283 92
Cumberland "		62 23		667 32	102 00	246 14	60 00		1,137 60
Ile Darcy, station de quarantaine		850 00							850 00
Duncan, bureau de poste, etc		121 60		937 30	329 36	357 52	29 25		1,775 03
Fernie, bureau de poste, etc		36 12		914 03	355 25	229 04	49 05		1,583 49
Grand Forks, bureau de poste, etc		60 65		741 60	492 29	296 74	60 00		1,651 28
Greenwood, bureau de poste, etc	508 00	34 10		747 31	569 03	295 77	82 00		1,728 21
Invermere, ferme expérimentale					11 90				520 62
Kamloops, édifice Acadia (min. de l'Int.)		705 05	2,949 85						3,674 90
" bureau de poste		444 30		746 70	470 55	460 98	24 00		2,146 53
Ladysmith, bureau de poste		35 45		610 55	116 00	114 29	24 00		900 29
Mission City, bureau de poste	4 00								4 00
Nanaïmo, bureau de poste, etc		460 92		1,537 14	416 50	722 81	36 00		3,173 37

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin.									
Nelson, bureau de l'ingénieur des T. P.			621 20						621 20
" bureau de poste, etc.		410 80	108 00	714 02	505 16	809 32	72 00		2,619 30
New-Hazelton, bureau de poste	20 40								20 40
New-Westminster, bureau des affaires des sauvages et des pêcheries		36 40		641 40	144 06	37 96	40 48		900 30
New-Westminster, bureau de poste, etc.	4,400 60	986 69	181 00	2,775 45	889 13	757 72	73 10	356 00	10,419 60
North Vancouver, bureau de poste		95 20		977 78	182 50	171 36	10 80		1,437 64
Pacific-Highway, bureau d'immigration					44 25	102 42			146 67
Port Alberni, bureau de poste, etc.		12 10		703 35	390 25	204 30	14 40		1,324 40
Powell River, bureau de poste	203 72								203 72
Prince Rupert, entrepôt de vérification			1,750 00						1,750 00
" bâtisse d'immigration		117 00	5 00		214 58		12 60		349 18
Prince-Rupert, bureau de poste, etc., (édifice Fédéral)		765 55	6,890 00	132 73		931 50	30 60		8,750 38
Prince-Rupert, station de quarantaine	19 20	145 00							164 20
Revelstoke, édifice de la Canadian Bank of Commerce (min. de l'Intérieur)			1,200 00						1,200 00
Revelstoke, bureau de poste	141 15	36 00							177 15
Rossland, bureau de poste, etc.		287 94		649 15	402 06	406 17	101 67		1,846 99
Salmon-Arm, bureau de poste		3 00	114 00						117 00
Sidney, ferme expérimentale	2,551 76				150 00	89 05			2,790 81
Union-Bay, bureau de poste		404 06		252 70	121 00	145 94			923 70
Vancouver, bureau de détention des Chinois			100 00						100 00
" bureau du dragage des T.P. (édifice Birks)		43 00	1,407 00						1,450 00
" Empire édifice (min. de la M. et P.)		18 99	520 00			19 11			558 10
" entrepôt de vérification		1,441 21	5 35	8,508 19	1,323 94	285 20	82 05	627 00	12,272 94
" bureau de l'inspecteur des pêcheries, 519 Pender			110 00						110 00
" nouvelle bâtisse de détention	17,623 48								17,623 48
" vieille bâtisse de détention		1,157 91		793 02	1,176 76	977 10	140 55	297 00	4,542 34
" nouveau bureau de poste, etc.	4,781 85	532 46	60 50	13,761 72	1,992 72	3,453 03	147 00	453 55	25,182 88
" vieux bur. de poste (bur. d'essais)		1,126 11		1,814 15	662 15	137 07	77 45		3,816 93

" station postale "A" Pac.-Can.	....	280 95	3,079 28	....	....	....	....	....	3,360 23
" " "B,"	185 00	250 55	7,200 00	1,979 00	478 11	318 29	81 05	....	10,492 00
" " "C" (nouv. édifice)	2,876 65	231 77	....	1,655 91	567 09	177 21	36 60	....	5,545 23
" " "C" (loué)	....	....	90 00	....	....	....	....	....	90 00
Bureau des impôts de guerre (édifice Winch)	....	84 69	142 00	....	....	1 00	....	....	227 69
Vernon, bureau de poste, etc.	....	97 20	....	937 82	528 20	338 38	48 75	....	1,950 35
Victoria, observatoire astronomique (Mont Saanich)	30,011 10	432 25	....	....	105 10	28 11	....	74 54	30,651 10
Victoria, éd. Belmont min. des postes et T.P.	....	....	300 00	....	....	....	....	....	300 00
" bur. de la ma. (vieil éd. des douanes	....	245 48	....	873 35	271 83	185 74	21 43	....	1,597 83
" entrepôt de vérification (édifice Ames-Holden)	....	107 06	5,400 00	973 60	80 71	87 09	15 44	239 58	6,903 48
" bureau de fumigation (quai, Pac.-Can.)	....	....	27 50	....	....	....	....	....	27 50
" bâtisse d'immigration	1,540 22	398 05	....	....	360 46	191 50	86 43	....	2,585 66
" observatoire météorologique	....	....	....	952 65	116 01	176 43	19 08	....	1,264 17
" nouv. salle d'exercices militaires	28,783 50	....	....	....	....	....	....	....	28,783 50
" nouveau bureau de poste, etc.	4,387 69	....	136 00	11,717 24	2,013 54	1,804 55	111 51	750 75	20,921 28
" vieux bureau de poste, etc.	....	182 80	....	296 45	95 23	137 16	151 23	....	862 87
William's-Head, station de quarantaine	280 81	180 00	....	....	3,636 04	....	....	....	4,096 85
Bureaux peu importants dans la province	....	432 09	126 00	....	....	12 72	....	....	570 81
Totaux, *Colombie-Britannique*	113,354 52	13,980 62	32,932 68	60,051 60	21,154 22	15,522 96	1,850 89	2,798 42	261,645 91

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*				
Territoire du Yukon.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chauffage, éclairage, eau, etc. pour tous les édifices publics dans le territoire du Yukon			49,467 62	49,467 62
Total, *Territoire du Yukon*			49,467 62	49,467 62
Généralement.				
Annonces des soumissions du charbon—édifices fédéraux			2,881 44	2,881 44
Accessoires et fournitures des bureaux de poste—Distribution de Toronto à toutes les parties du Dominion	6,101 38			6,101 38
Drapeaux pour les édifices fédéraux			5,097 34	5,097 34
Impression, papeterie, instruments, voyages, etc			20,368 11	20,368 11
Salaires des commis des travaux résidents, etc			50,964 61	50,964 61
Totaux—*Généralement*	6,101 38		79,311 50	85,412 88

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Advocate, quai, améliorations		11 09			11 09
Amherst, havre	6,442 78				6,442 78
Anderson's Cove, enlèvement du gravier		299 65			299 65
Arichat, quai			16 18		16 18
Arisaig, prolongement du quai		123 54			123 54
Baker's Point (East Jeddore), quai			64 67		64 67
Barachois, jetée de direction		1,649 97			1,649 97
Barrington Head, quai			824 10		824 10
Bass River, quai			798 87		798 87
Battery Point North, brise-lames			399 88		399 88
Bear Cove (Halifax), cale de halage		86 40			85 40
Belliveau's Cove, brise-lames du nord			500 00		500 00
Black Point, brise-lames			249 00		249 00
Black Rock, quai du traversier		239 90			239 90
Blanche, brise-lames			203 68		203 68
Boularderie Centre, quai			179 67		179 67
Bridgeport, *voir* Lingan Beach.					
Broad Cove Marsh, quai			1,015 25		1,015 25
Burlington, quai			73 31		73 31
Caldwell's Cove, brise-lames		499 96			499 96
Canso, prolongement du quai		447 32			447 32
Caribou, Ile, exhaussement de la chaussée, etc		2,397 33			2,397 33
Catalone Gut (Cap Breton), ouvrage de protection		339 32			339 32
Centreville (comté de Digby), vieux brise-lames			499 94		499 94
Centreville (Shelburne), quai			249 95		249 95
Chebogue, protection de la grève			149 66		149 66
Cheggogin, brise-lames			99 57		99 57
Clements Port	1,600 00				1,600 00
Comeau's Cove, brise-lames			263 30		263 30
Cottage Cove, brise-lames		1,498 94			1,498 94
Cow Bay (Port-Morien), brise-lames			2,199 85		2,199 85
Devil's Island, brise-lames			518 48		518 48
Digby ... 15,121 32; Moins l'ouvrage fait pour des particuliers ... 750 00	14,371 32				14,371 32
Digby, renouvellement du quai			783 52		783 52
Digby (Racquet)	7,011 90				7,011 90
East Chezzetcook (Red Island), brise-lames			1,201 06		1,201 06
East Jordan, quai			4 50		4 50
Eastern Point (co. Lunenburg)	324 68				324 68
East River (co. Pictou), améliorations	6,361 40	150,291 86			156,653 26
Eatonville, brise-lames			799 95		799 95
Ecum Secum, (co. Halifax), quai		149 52			149 52
Eel Brook, jetées du chenal		1,442 16			1,442 16
Englishtown (co. Victoria), quai		2 00			2 00
Finlay Point, brise-lames			599 96		599 69
Fox Island, abord du brise-lames			1,011 12		1,011 12
French River, prolongement de la jetée du brise-lames		50 15			50 15
Fruids Point, quai			3 50		3 50
Gabarous Hr., protection de la grève		259 87			259 87
Gabarous Hr., brise-lames			121 21		121 21
Georgeville, quai			111 12		111 12
Glace Bay, ouvrages de protection			389 00		389 00
Gold River (co. Lunenburg)	897 94				897 94
Grand Etang, quai			25 16		25 16
Hall's Harbour, brise-lames			1,323 05		1,323 05
Hampton, prolongement du brise-lames		934 67	1,248 67		2,183 34

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignations des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Herring Cove, quai			952 23		952 23
Inverness, améliorations du havre		351 00			351 00
Irish Cove, quai		757 70			757 70
Jamesville, brise-lames		1,029 68			1,029 68
Jeddore, Oyster Pond, quai			73 89		73 89
Johnson's Harbour, quai			200 00		200 00
Kelly's Cove, brise-lames			631 24		631 24
Kelly's Cove, vieux quai			294 93		294 93
Kraut Point, quai		447 13			447 13
L'Ardoise, protection de la grève		200 08			200 08
L'Ardoise, brise-lames			499 52		499 52
Lingan Beach (Bridgeport, Cap Breton) ouvrages de protection		781 03			781 03
Little Anse (Richmond), brise-lames			488 75		488 75
Little Bass, rivière, améliorations		10 00			10 00
Little Bras d'Or, quai			650 75		650 75
Little Harbour (co. Pictou), quai		213 40			213 40
Little Harbour (Shelburne), brise-lames			700 10		700 10
Liverpool	24,649 30				24,649 30
Livington's Cove, quai			217 30		217 30
Long Cove (co. Queens), brise-lames			299 40		299 40
Low Point (Gabarous), enlèvement de cailloux		120 00			1200 0
Lunenburg, havre	51,764 03				51,764 03
Lunenburg, havre intérieur	1,386 28				1,386 28
Mabou, Harbour, jetées			350 75		350 75
Main-à-Dieu, brise-lames			246 54		246 54
Malagawatch	621 59				621 59
Malignant Cove, brise-lames		121 40			121 40
Marble-Mountain, quai			451 06		451 06
Margaree Harbour	200 00				200 00
Margaree Harbour, brise-lames		665 63			665 63
Margaree Harbour, quai		486 21			486 21
Margaree, île, brise-lames			258 13		258 13
Margaretville, brise-lames			699 68		699 68
McKay's Point (Judique), brise-lames			192 75		192 75
Meat Cove, havre des bateaux		656 36			656 36
Meteghan, brise-lames		999 99			999 99
Meteghan, rivière, brise-lames			199 97		199 97
Middle, riv. (inf.), fermeture du chenal		194 04			194 04
Middle, riv. (inf.), barrages de déviat			500 50		500 50
Middle, riv. (sup.), barrages de déviat			499 90		499 90
Mill Cove, prolongement du brise-lames		471 09			471 09
Morden, brise-lames			775 41		77541
Mosher's Bay, brise-lames		3,697 61			3,696 61
Mulgrave, achat d'un emplacement pour le quai		200 00			200 00
Murphy's-Pond (Port-Hood), havre des bateaux		16 25			16 25
Necum-Teuch, quai			1,314 71		1,314 71
Neil's-Harbour, brise-lames			599 12		599 12
New-Campbellton, quai			200 62		200 62
Newelton, quai			186 95		186 95
North-River (St-Anns), quai			299 57		299 57
North-Sydney, quai à ballast			27 50		27 50
North-West-Cove, *voir* Tancook-Island.					
Nyanza, quai			99 91		99 91
Oakland (co. Lunenburg)	2,688 39				2,688 39
Parker's-Cove, brise-lames	990 73		1,099 99		2,090 72
Path-End (co. Victoria), débarcadère			200 13		200 13
Phinneys-Cove, brise-lames			75 95		75 95
Pictou, havre, chenal	35,323 52				35,323 52
" île, quai			700 00		700 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Pleasant-Bay, quai			158 28		158 28
Port-Clyde, quai		54 30			54 30
Porter, lac; chenal des bateaux jusqu'à Three-Fathom		560 35			560 35
Port-George (co. Annapolis), brise-lames			1,358 40		1,358 40
Port-Hastings, quai			35 41		35 41
Port-Hood, quai		450 02			450 02
Port-Lorne, brise-lames			630 74		630 74
Port-Maitland, brise-lames			2,944 00		2,944 00
Port-Wade, jetée		1,524 24			1,524 24
Portuguese-Cove, brise-lames			1,160 37		1,160 37
Poulamond, abord du quai			509 83		509 83
Rivière Hébert, quai			390 20		390 20
Rivière John, quai			990 00		990 00
Rose-Bay (co. Lunenburg), brise-lames		50 41			50 41
Salmon-River (co. Digby), brise-lames			500 60		500 60
Sandy-Cove, brise-lames			523 34		523 34
Saulnierville, brise-lames		1,442 03			1,442 03
Seaforth, brise-lames		1,684 90			1,684 90
Seal-Island (Shelburne), brise-lames			565 01		565 01
Seaside (Inverness), quai			203 61		203 61
Selma (Hants), quai			897 68		897 68
Shad-Bay, prolongement du quai		83 70			83 70
Short-Beach, brise-lames			63 60		63 60
Skinners-Cove, jetées du chenal			2,929 41		2,929 41
South-Cove (Victoria), abord du quai			50 55		50 55
South-Cut, St-Ann's (Victoria), quai			302 87		302 87
South-Side (Donald's-Head), brise-lames			778 14		778 14
South-Wallace, quai			1,795 43		1,795 43
Spry-Bay, quai		271 38			271 38
Spry-Bay (Josie's), quai			190 42		190 42
Stoney-Island, quai			350 63		350 63
St.-Joseph (Inverness), brise-lames			150 00		150 00
St.-Peter's, goulet	101 50				101 50
Summerside, quai		225 14			225 14
Swim's-Point, quai			84 25		84 25
Sydney, South-Bar, encaissement			762 64		762 64
Tancook-Iaslnd, brise-lames à North-West-Cove		4,918 87			4,918 87
Terence-Bay, quai		450 48			450 48
Three-Fathon-Harbour, ouvrages de protection de la grève, etc			600 04		600 04
The-Wharves (Lunenburg), brise-lames			76 40		76 40
Trout-Cove, *voir* Centreville.					
Turner's-Island, quai			599 84		599 84
Upper-Washabuck, quai			247 61		247 61
Upper-Woods-Harbour, quai et chaussée		2,540 20			2,540 20
Washabuck-Centre, quai			59 96		59 96
Wedge-Point (Yarmouth), brise-lames			808 72		808 72
West-Arichat, brise-lames		355 35			355 35
West-Chezzetcook, brise-lames			599 96		599 96
West-Dublin	654 43				654 43
Western-Head (Queen's), brise-lames			309 45		309 45
West-Pubnico, brise-lames			595 62		595 62
White-Point, brise-lames		294 51			294 51
Whitewaters, quai			495 27		495 27
Whycocomagh, quai		1,471 64			1,471 64
Windsor, débarcadère		178 43			178 43
Wolfville, abord du quai		105 14			105 14

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin.					
Yarmouth, havre.......... $24,902 81					
Moins le travail fait par des particuliers.............. 477 00	24,425 81		4,408 18		38,823 99
Young's-Cove, abord du brise-lames.....		72 00			72 00
Généralement..........................	3,691 98			3,810 66	7,502 64
Totaux, *Nouvelle-Ecosse*.........	183,507 58	188,875 34	57,040 62	3,810 66	433,234 20
Ile du Prince-Edouard.					
Bay-Fortune, prolongement du brise-lames..........		35 11			35 11
Belfast, abord du quai..................			943 07		943 07
Brac, brise-lames......................			302 25		302 25
Brudenell, reconstruction du quai........		175 64			175 64
Chapel, abord de la jetée...............			1,080 76		1,080 76
Charlottetown, quai de l'Asile...........	5,177 20				5,177 20
" quai Connelly...........	2,869 65				2,869 65
" entrepôt du havre........			49 79		49 79
" quai du chemin de fer....	3,609 24				3,609 24
China-Point, hangar sur le quai..........		268 88	748 96		268 88
Cove-Head, barrage de déviation.........			746 53		746 53
Cranberry, jetée........................					
Georgetown............................	1,409 28				1,409 28
Graham's-Pond, partie nord du havre de Murray, brise-lames..................			991 10		991 10
Grand-River-North, jetée................	2,375 39		2,297 30		4,672 69
Hickey's, quai.........................			669 00		669 00
Hurd's-Point, quai.....................			17 25		17 25
Lennox-Island, quai....................			75 12		75 12
Little-Sands, quai.....................			271 65		271 65
Malpeque.............................	9,030 66				9,030 66
McAulay's, rivage.....................	2,672 42				2,672 42
McConnell's, quai.....................	1,489 06				1,489 06
Murray-Harbour, quai du sud, plan incliné..........................		18 18			18 18
Naufrage, brise-lames..................			198 25		198 25
New-London, protection de la grève.....			948 57		948 57
North-Lake, havre des bateaux.........		10 10			10 10
Panmure, île; quai.....................	6,877 99				6,877 99
Point-Prim, île; quai..................			24 65		24 65
Poplar-Point (co. Prince)...............	1,559 96				1,559 96
Port-Hill, Cooper's-Shore, quai.........			74 90		74 90
Pownal, quai..........................	1,775 04		1,003 90		2,778 94
Rocky Point, quai.....................	10 50				10 50
Rustico, brise-lames...................	1,718 62				1,718 62
Souris, prolongement du brise-lames.....		12 00			12 00
St. Mary's Bay, quai...................	2,020 85				2,020 85
St. Peter's Bay, quai..................			18 60		18 60
Sturgeon, quai........................	2,233 58				2,233 58
Summerside, brise-lames................			41 62		41 62
Tignish, brise-lames...................		20 00			20 00
Généralement..........................	1,842 79			1,591 36	3,434 15
Totaux, *Ile du Prince-Edouard*........	46,672 23	539,91	10,503 27	1,591 36	59,306 77

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite*.

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick.					
Albert, bassin pour bateaux		203 17			203 17
Anderson's Hollow, quai			12 50		12 50
Baie du Vin, quai			113 04		113 04
Barker's, quai (riv. St-Jean)			40 94		40 94
Bass River, quai					106 02
Bathurst, havre 106,846 90		106 02			106 02
Moins le travail fait pour des particuliers 1,132 00					
	105,714 90				105,714 90
Bayswater, quai du traversier (riv. St-Jean)		1,757 55			1,757 55
Black's Harbour (Charlotte), quai	2,561 02				2,561 02
Black River (Kent)	760 84				760 84
Brundage Point			67 25		67 25
Buctouche, grève; brise-lames					
Buctouche $2,818 81					
Moins le travail fait pour des particuliers 2,202 67					
	20,616 14				20,616 14
Burnt Church, quai			46 28		46 28
Campbellton, quai en eau profonde			2,036 48		2,036 48
Cap Bald, jetée brise-lames			10 50		10 50
Chockfish, brise-lames			229 50		229 50
Church, rivière	2,285 02				2,285 02
Cocagne	1,745 80				1,745 80
Cole's Point, quai (Charlotte)			6 00		6 00
Dorchester, quai		2,851 36			2,851 36
Durham, quai (Restigouche)		20 00			20 00
Dykeman's Shoal (Ile-Spoon)	100 00				100 00
Earle's, quai (riv. St-Jean)		264 07			264 07
Edgett's Landing, quai			297 98		297 98
Fairhaven (Ile Deer), quai			5 00		5 00
Gagetown, quai		180 84			180 84
Gautreau Village, quai (riv. St-Jean)			459 09		495 09
Grande Anse, brise-lames	710 12	1,097 93			1,808 05
Grand Lac (Queen's)	2,794 79				2,794 79
Hampstead (Queen's)	75 00				75 00
Hatfield's Point quai (riv. St-Jean)			35 44		35 44
Hopewell, cap; quai			95 55		95 55
Iroquois, rivière (Victoria)		24 75			24 75
Kenebecasis, île; débarcadère (riv. St.-Jean)		1,815 55			1,815 55
Lamèque, quai			301 75		301 75
Léonardville, quai			98 16		98 16
Loggieville, quai			99 78		99 78
Longue Pointe (King's), quai			54 61		54 61
McGowan's, quai (riv. St-Jean)			275 28		275 28
Main, rivière (Kent)	210 72				210 72
Martin's Head, ouvrages de protection		1,981 30			1,981 30
Maugerville, quai (riv. St-Jean)			373 32		373 32
Mill's Point, quai			9 50		9 50
Neguac, quai			1,714 95		1,714 95
Nelson, quai Maloney	4,971 02				4,971 02
North Head, quai brise-lames			1,477 38		1,477 38
Oak Point, quai			32 85		32 85
Oromocto, quai			50 50		50 50
Palmer's, quai	514 85				514 85
Petit Rocher, brise-lames, etc			219 55		219 55
Pointe Sapin	815 96				815 86
Portage, rivière; amél. du chenal		217 45			217 45
Quaco (St. Martin's), brise-lames de l'est		15 65	198 93		214 58

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mouveau-Brunswick—Fin.					
Quaco (St. Martin's), cour de l'Echiquer, jugement *re* site du quai		3,796 14			3,796 14
Renforth, quai (riv. St-Jean)		70 00			70 00
Richardson, quai			2,228 90		2,228 90
Richihbucto, grève; prolongement du brise-lames		772 89			772 89
Richibucto, cap; brise-lames		1,998 36			1,998 36
Rivière Kouchibougouac	533 67				533 67
Rivière St-Charles	889 68				889 68
Rivière Ste-Croix	20,982 25				20,982 25
Rivière St-Jean, enlèvement des corps mort		1,973 00			1,973 00
Rivière St-Louis	434 84				434 84
St. Andrews, quai			305 18		305 18
St-Jean, améliorations du havre:—					
Chenal	9,142 69				9,142 69
Baie Courtenay	150,000 00	599,692 43			749,692 43
Baie Courtenay		730 00			730 00
Pointe Negro, prolongement du brise-lames		1,240 08			1,240 08
Ile Partridge, station de quarantaine, quai en eau profonde		78,661 36			78,661 36
St-Jean-Ouest, murs de soutènement:— Quais, hangars, etc		156,860 05	4,002 72		160,862 77
Creusage des bassins, des cales, etc.	23,500 00				23,500 00
St. Nicholas, rivière; embranchement du sud, emplacement		63 50			63 50
Sackville, quai			402 10		402 10
Scotchtown, quai			67 91		67 91
Shediac, baie	628 37				628 37
Shippegan Gully, brise-lames		3,945 64			3,945 64
Stonehaven, brise-lames			677 82		677 82
Tabusintac, grève	799 95				799 95
Thomas Creek, brise-lames (comté de St-Jean)		91 06			91 06
Upper Jemseg (riv. St-Jean)			14 13		14 13
Welshpool (Campobello), quai		10 91			10 91
Wilson's Beach (Campobello), quai			341 92		341 92
Généralement	3,685 58			4,073 79	7,759 37
Totaux, *Nouveau-Brunswick*	354,473 21	860,441 06	16,921 32	4,073 79	1,235,909 38
Québec.					
Amherst, îles de la Madeleine, quai		1,569 09			1,569 09
Amherst, Pointe Shea, îles de la Madeleine, débarcadère			225 64		225 64
Angers, quai		59 19			59 19
Anse-à-Beaufils, brise-lames			1,402 91		1,402 91
Anse à Fougère, enlèvem. de cailloux		50 00			50 00
Anse à la Grosse Roche, quai			28 90		28 90
Anse à l'Eau (Tadoussac), quai			1,631 43		1,631 43
Anse aux Gascons, quai			450 07		450 07
Anse aux Griffons, quai		225 25			225 25
Anse St-Jean, prolongement du quai		2,979 38			2,979 38
Ayer's Cliff (Stanstead), quai			11 80		11 80
Aylmer (lac Deschênes), quai			125 58		125 58
Baie des Ha-Ha	922 19				922 19
Baie St-Paul (cap aux Corbeaux), quai		6,444 44			6,444 44
Barachois de Malbaie, quai de direction			1,346 58		1,346 58

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Belœil, ouvrages de protection		1,503 00		206 18	1,709 18
Berthierville, quai			664 47		664 47
Bic, quai de la Pointe à Côté		1,004 95			1,004 95
Bic, quai			985 13		985 13
Brewer's Creek (Labelle), quai flottant			34 50		34 50
Bryant's Landing, quai			25 00		25 00
Buckingham (Labelle), quai flottant			47 40		47 40
Cacouna, quai				5 00	5 00
Cannes de Roches, quai			155 70		155 70
Cap à l'Aigle, quai, hangar			5 00		5 00
Cap Chat, jetée			2,990 36		2,990 36
Cap de la Madeleine, quai			2,732 75		2,732 75
Cap St-Ignace, quai			322 21		322 21
Cap Cove, jetée			1,250 41		1,250 41
Carleton, ouvrages de protection		515 43			515 43
Champlain, quai			25 00		25 00
Chandler, quai		486 86			486 86
Charlemagne	4,636 11				4,636 11
Châteauguay, bassin, quai			304 86		304 86
Chicoutimi, chenal	27,771 68				27,771 68
Chicoutimi, quai	2,139 48	3,144 96	730 00	8 08	6,022 52
Chicoutimi, bassin, quai		1,126 95			1,126 95
Chlorydormes, enlèvem. de cailloux		74 86			74 86
Como, quai McNaughton		5 00			5 00
Contrecœur, quai			65 72	14 00	79 82
Cross Point, quai			300 48		300 48
Descente des Femmes, quai			56 00		56 00
Desjardins, quai			241 56		241 56
Dodd's Landing (Labelle), quai flottant			36 30		36 30
Duck Creek (Saguenay), éperon		306 03			306 03
East Templeton, quai			417 15		417 15
Escoumains, quai			201 05		201 05
Fabre, quai			22 65		22 65
Fassett, brise-glaces (riv. Ottawa)			95 27		95 27
Father Point, quai		2,558 48			2,558 48
Fraserville, *voir* Rivière-du-Loup en bas.					
Gaspé, quai		1,969 13	139 80		2,108 93
Georgeville, quai			28 50		28 50
Glen Almond (Labelle), quai flottant			27 50		27 50
Graham, quai			40 00		40 00
Grande Baie (Chicoutimi), quai			50 20		50 20
Grands Méchins, prolongement du quai		2,369 91			2,369 91
Grande Rivière de Gaspé, quai			337 94		337 94
Grindstone (Iles de la Madeleine), brise-lames		998 70			998 70
Grondines, quai			42 73		42 73
Grosse Ile (Iles de la Madeleine), brise-lames		470 53			470 53
Grosse Ile, quai de l'est, station de quarantaine			1,132 94		1,132 94
Grosse Ile, quai de l'ouest			1,132 95		1,132 95
Grosse Ile, réclamation de A. Lemay		3,009 42			3,009 42
Grosse Ile, station de Quarantaine				2,487 64	2,487 64
Havre aux Maisons (Iles de la Madeleine), réparations au quai			165 86		165 86
High Falls (co. Labelle), quai flottant au pied des chutes			5 15		5 15
Honfleur, (co. Chicoutimi), quai		509 26			509 26
Hospital Bay (Iles de la Madeleine) brise-lames		1,252 90			1,252 90
Hudson, quai			985 38		985 38
Hull, quai				182 50	182 50
Iberville, quai			835 78		835 78

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Ile aux Coudres, quai			104 10		104 10
Ile Perrot, bassin	1,921 03				1,921 03
Ile Perrot, nord, quai			999 96		999 86
Ile Perrot, sud, quai			1,499 19		1,499 19
Ile Perrot, Ste-Jeanne, quai	127 50				127 50
Ile Verte, quai			4,499 47		4,499 47
Jersey Cove (Gaspé), enlèvement de cailloux		40 00			40 00
Kamouraska, quai		177 38			177 38
Lachine	166 98				166 98
Lanoraie, quai			629 39		629 39
Laprairie, ouvrages de protection		18,728 34			18,728 34
La Salette, (riv. du Lièvre)	1,801 58				1,801 58
Lauzon, bassin de radoub, *voir* Lévis.					
Lavaltrie, quai			1,320 32	30 31	1,350 63
Les Eboulements, quai	2,858 17		472 83		3,331 00
Lévis, quai à eau profonde		100 00			100 00
Lévis, bassin de radoub (bassin Lorne)				22,178 39	22,178 39
Lévis, bassin de radoub de Lauzon (nouveau)		1,124,763 83			1,124,763 83
L'Islet, quai			1,762 50		1,762 50
Little Bonaventure, île; prolongement du brise-lames		6 19			6 19
Little Harbour (Méchins), enlèvement de cailloux		138 88			138 88
Longueuil, quai de la Canada S. S. Lines	264 48				264 48
Longueuil, quai	17,148 27		9 00		17,157 27
Lotbinière, quai			32 73	22 75	55 48
Louiseville, *voir* Rivière-du-Loup en haut.		297 23			297 23
Magog, quai	11 50				11 50
Malbaie, quai			1,002 19		1,002 19
Matane, quai			30 00		30 00
Mégantic, quai			506 95		506 95
Mille Vaches, quai			1,197 75		1,197 75
Montmagny, quai				213,363 50	213,363 50
Montréal, bassin de radoub			18 50		18 50
Moose Bay, quai		4,216 41			4,216 41
Murray Bay, améliorations au quai		218 24			218 24
Natashquan, prolongement du quai			86 77		86 77
Nominingue, quai de la baie Richard			20 00		20 00
Nominingue, quai Laroche			10 00		10 00
North Hatley (Stanstead), quai			31 83		31 83
Norway Bay, quai (riv. Ottawa)		399 33			399 93
N. D. des Sept Douleurs (Ile Verte), quai, extrémité ouest		399 97			399 97
Passe Pierre (riv. Saguenay), enlèvement de cailloux		200 00			200 00
Percé, quai			30 86		30 86
Péribonka, quai			152 60		152 60
Petite Rivière Est, brise-lames		15 00			15 00
Petites Bergeronnes, enlèv. de cailloux		499 68			499 68
Piché Point *voir* Pointe Piché.					
Pierreville, quai et hangar		363 01	477 14		840 15
Pointe à Elie, brise-lames (I. Madeleine)			778 68		778 68
Pointe à la Frégate, enlèv. de cailloux		7 40			7 40
Pointe aux Esquimaux, quai			299 94		299 94
Pointe au Père *voir* Father Point.					
Pointe Claire, quai			35 00	150 00	185 00
Pointe Piché, quai, (Timiskaming)			1,400 17		1,400 17
Pointe St-Charles	31 00				31 00
Pointe St-Pierre, brise-lames			497 57		497 57
Poltimore (riv. du Lièvre), quai flott			67 55		67 55
Port Lewis, quai			1,691 12		1,691 12

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Poupore (riv. du Lièvre)	9,857 93				9,857 93
Québec (riv. St-Charles), améliorations à la navigation		385,202 11			385,202 11
Quyon, quai		843 63			843 63
Repentigny, quai			1,440 84		1,440 84
Rigaud, quai			288 63		288 63
Rimouski, améliorations du havre		136,617 00			136,617 00
Rimouski, quai			2,996 06	1,245 97	4,242 03
Rivière aux Renards (co. Gaspé)	5 60				5 60
Rivière aux Vases (co. Chicoutimi), quai			498 00		498 00
Rivière Batiscan	9,687 01				9,687 01
Rivière Bonaventiure, quai de direction		426 42			426 42
Rivière Chicot (L'Assomption)	1,759 24				1,759 24
Rivière du Lièvre, écluse				3,082 45	3,082 45
Rivière-du-Loup (Fraserville), améliorations du quai		472 92			472 92
Rivière-du-Loup (Louiseville), quai	3,037 35				3,037 35
Rivière du Moulin (Saguenay), protection de la grève		1,981 32			1,981 32
Rivière Gatineau, protection de la grève			362 90		362 90
Rivière Noire (St-Zénon), protection de la grève		684 68			684 68
Rivière Ouelle, quai		4,789 39			4,789 39
Rivière St-Maurice, chenal central	5,210 25				5,210 25
Rivière St-Maurice, chenal de l'ouest	4,341 02				4,341 02
Rivière Saguenay	1,841 09				1,841 09
Rivière Verte, digue			1,500 00		1,500 00
Ruisseau à Loutre, enlèv. de cailloux		200 05			200 05
Ruisseau à Patates, enlèv. de cailloux		32 00			32 00
St-Alphonse de Bagotville	28,784 46	76 67			28,861 13
St-André (Argenteuil), quai			346 45		346 45
St-Anicet, quai			772 52		772 52
Ste-Anne de Beaupré, quai				301 50	301 50
Ste-Anne de Bellevue	16,860 42				16,860 42
Ste-Anne-de-la-Pocatière, quai			1,495 26		1,495 26
Ste-Anne-des-Monts, quai		35,003 75			35,003 75
Ste-Anne du Saguenay, quai		10,029 50			10,029 50
St-Antoine-Station (Pte Dansereau), quai			282 25		282 25
St-Barthélémi (Berthier), digue		668 40			668 40
St-Charles Borromée (Chicoutimi), quai			149 64		149 64
St-Charles de Caplan, quai			100 08		100 08
St-Eloi (Témiscouata), quai (hangar)		296 79			296 79
Ste-Emélie (Leclercville), quai			895 79		895 79
Ste-Famille (Ile d'Orléans), quai			31 50		31 50
St-Félicien (riv. Ashouapmouchouan), digues		37 90			37 90
Ste-Félicité, quai			609 14		609 14
St-Fidèle (Charlevoix), quai			10 40		10 40
St-François (Ile d'Orléans, coté sud), quai			35 00	21 00	56 00
St-François du Lac, quai	6 00		64 50		70 50
St-Fulgence, quai			2,053 21		2,053 21
St-Gédéon, enlèvement de cailloux		555 00			555 00
Ste-Geneviève de Batiscan, mur de protection		615 33			615 33
Ste-Geneviève (île Bizard), abord			583 78		583 78
St-George de Malbaie, brise-lames				30 00	30 00
St-Godfroi, quai			300 62		300 62
St-Grégoire de Montmorency, quai		1,933 80			1,933 80
St-Ignace de Loyola, digues			1,332 87		1,332 87

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
St-Irénée-les-Bains, quai			64 51		64 51
St-Jean Deschaillons, quai			40 27	26 25	66 52
St-Jean (Ile d'Orléans), quai				6 00	6 00
St-Jean, brise-lames		474 03		50 05	524 08
St-Joseph de Sorel, quai du traversier		796 75			796 75
St-Laurent (Ile d'Orléans), quai			166 36	89 25	255 61
St-Mathias, quai			1,951 34		1,951 34
St-Michel de Bellechasse, quai			199 56		199 56
St-Omer, quai			597 24		597 24
St-Ours, quai			113 95		113 95
St-Paul, île aux Noix, quai			797 85		797 85
St-Roch de Richelieu, quai		1,059 82			1,059 82
St-Siméon, quai			178 40	15 70	194 10
St-Valier, prolongement du quai		199 69			199 69
Sept-Iles, quai (hangar à marchandises)		310 44			310 44
Sorel, quai en eau profonde			541 43		541 43
Squateck (lac Témiscouata), quai			399 81		399 81
Terrebonne, abord du quai		1,144 97			1,144 97
Trois-Rivières, quai			10,517 07	100 00	10,617 07
Vaudreuil, quai			48 88		48 88
Verchères, quai			366 67	67 47	434 14
Verdun, club de canotage du Grand-T	2,809 60				2,809 60
" La Tortue	7,827 23				7,827 23
" quai			1,364 51		1,364 51
Ville-Marie (Timiskaming), quai			729 97		729 97
Woburn, quai			53 70		53 70
Woodman's-Beach, brise-lames			206 50		206 50
Yamachiche, quai			40 00		40 00
Yamaska, écluse et barrage		4,093 32		1,588 33	5,681 65
Généralement				36,139 58	36,139 58
Totaux, *Québec*	151,827 17	1,771,750 89	75,958 08	281,411 90	2,280,948 04
Ontario.					
Allandale, quai			918 46		918 46
Arnprior, quai				22 50	22 50
Barrie (Bayfield-St.), quai			24 00		24 00
Bayfield, quai du nord		1,700 00			1,700 00
Beaumaris, quai			10 30		10 30
Belleville, quai		4,832 10		128 40	4,960 50
Black-River, barrage				70 96	70 96
Bobcaygeon, quai flottant		573 40			573 40
Bracebridge, quai			3,556 64		3,556 64
Brighton, quai			496 62		496 62
Bruce-Mines, quai		12,509 79			12,509 79
Burleigh-Falls, quai			234 57		234 57
Burlington	5,805 16				5,805 16
Burlington-Beach, vieux quai Elsinore		3,079 25			3,079 25
Burlington, chenal et pont				3,006 34	3,006 34
Burlington, mur de soutènement		12,970 30			12,970 30
Charlton (Nipissing), quai			427 08		427 08
Cobourg, quai de l'est			12,875 80		12,875 89
" havre	4,660 94				4,660 94
Collingwood, bassin de radoub n° 1				15,000 00	15,000 00
" " 2				9,208 96	9,208 96
" amélioration du havre	7,282 63				7,282 63
Crow's-Landing, quai			235 69		235 69
Cumberland, quai			98 37		98 37
Dyer's-Bay, quai			195 01		195 01
Fort-William, amélioration du havre	453,551 07	54,385 00			507,936 07

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Freddy-Channel (baie Georgienne)	1,858 20				1,858 20
French-River, barrage	2,578 01			2,829 83	5,407 84
" amélioration du chenal		45,083 95			45,083 95
Gananoque, quai		78 00			78 00
Goderich, amélioration du havre:—					
brise-lames sud-ouest		82,268 60			82,268 60
démolition du mur d'arrêt		2,582 75			2,582 75
réparations aux quais			1,930 03		1,930 03
brise-lames de la rivière		2,561 55			2,561 55
Grand-Bend, quais, etc			1,021 95		1,021 95
Griffith, île; quai			815 99		815 99
Hamilton, remplissage près du quai du sud		450 00			450 00
Hamilton, amélioration au havre	10,931 32	7,845 22			18,776 54
Hawkesbury	7,898 50				7,898 50
Juniper, île (lac Stoney), quai			64 50		64 50
Kenora, abord du quai		679 07		150 00	829 07
Kensington, quai et entrepôt		360 40			360 40
Hincardine, brise-lames			9 75		9 75
Kingston, améliorations du havre		119,901 24			119,901 24
Kingsville, quai			295 86		295 86
Leamington, quai			1,596 48		1,596 48
Little-Castor, rivière; améliorations		4,166 32			4,166 32
Little-Détroit, rivière	5,800 06				5,800 06
Meaford, enlèvement de pierres		62 95			62 95
" mur de soutènement		6 80			6 80
McCracken's-Landing (Peterborough), quai		408 00			408 00
Midland, quai			6 00		6 00
Minaki, trottoir temporaire au quai		155 21			155 21
Montréal, rivière; barrage Latchford		344 08		2,678 73	3,022 81
Oliphant, quai			800 00		800 00
Ottawa, rivière; chenal de l'île Victoria	698 37				698 37
Owen-Sound, amélioration du havre	7,311 43				7,311 43
Parry-Sound, quai		1,500 00			1,500 00
Pelee, île; quais			694 06		694 06
Pembroke, quai			599 41		599 41
Penetanguishene	11,674 59				11,674 59
Peterborough, quai de la rue George				72 01	72 01
Picnic, île; améliorations (baie Georgienne)	3,129 88				3,129 88
Pointe-Edouard	1,025 75				1,025 75
Porcupine, quai			340 35		340 35
Port-Arthur, bassin de radoub				35,641 50	35,641 50
" améliorations du havre	55,985 90	626 20			56,612 10
Port-Bruce, jetées			903 30		903 30
Port-Burwell		26,561 09	8,119 11		34,680 20
Port-Dover, amélioration du havre		306 06			306 06
Port-Hope, amélioration du havre	7,384 09	1 97			7 386 06
Port-Maitland	70,326 85				70,326 85
Port-Rowan, jetée			30 00		30 00
Port-Stanleys reconstruction des jetées		4,164 79			4,164 79
" entrepôt sur le quai		301 25			301 25
Rainy, rivière; entretien des échelles d'étiage				934 45	934 45
Rivière Thames à son embouchure	11,075 58				11,075 58
Rivière Thames, à Chatham	2,090 75	38 00			2,128 75
Robins'-Landing, quai				25 00	25 00
Rondeau, jetées, etc			998 68		998 68
Rosseau, quai			1,000 00		1,000 00
St-John, ruisseau; barrage				79 00	79 00
St-Joseph, île; quai			200 00		200 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.					
St-Williams (lac Erié), jetées			311 66		311 65
Sand-Point, quai (Renfrew)			108 73		108 73
Sandy-Point (Peterborough), démolition du quai		82 50			83 50
Sault-Ste-Marie, quai	28 00		5,056 65		5,084 65
" édifice de la douane sur le quai		758 26			758 26
Severn, rivière; à Washago, barrage		503 50		248 00	751 50
Silver-Centre, quai			64 13		64 13
Southampton, brise-lames			497 20		497 20
" jetées			2,995 50		2,995 50
Stanley, île; quai			808 83		808 83
Sturgeon-Falls, quai			270 89		270 89
Telegraph et Nigger, îles	34,616 90				34,616 90
Thornbury, quai			212 85		212·85
Tobermory, estacades de déviation				25 00	25 00
Toronto, amélioration du hâvre:—					
Contrat de la "Canadian-Stewart"		586,472 54			586,472 54
Chaland et scaphandrier pour l'inspection de l'ouvrage de la "Canadian-Stewart"		8,775 00			8,775 00
Jetée de l'est			9 35		9 35
Ile Fisherman, nouvel édifice		1,226 88			1,226 88
Nouvelle entrée de l'ouest		5 44			5 44
Quai de la Reine				100 00	100 00
Vail's-Point, quai			6 40		6 40
Waubaushene	5,149 95				5,149 95
Wendover, quai			927 40		927 40
Wheatley, quai			786 00		786 00
Wiarton, quai			207 19		207 19
Windsor, quai	591 58			1,200 00	1,791 58
Généralement				14,911 16	14,911 16
Totaux, *Ontario*	738,016 80	961,767 37	50,760 88	86,331 84	1,836,876 69
Manitoba.					
Assiniboine, rivière; digues à High-Bluff			2,274 45		2,274 45
Big-George, île ... $5,129 06 Moins l'ouvrage fait pour des particuliers ... 50 00	5,079 06				5,079 06
Dauphin, rivière	5,296 64				5,296 64
Gimli (lac Winnipeg), protection du rivage	5,296 64				5,296 64
Hnaussa (lac Winnipeg)		1,272 69			1,272 69
Hole, rivière; barrage	348 42	2,361 48			2,709 90
Le Pas, quai		151 22			151 22
Lockport	4,102 79				4,102 79
Mossy, rivière; chenal	2,878 49				2,878 49
Rivière Rouge, dragage à l'embouchure	4,875 49		9,196 14		14,071 63
" île Crescent	8,060 15				8,060 15
St-Andrews-Rapids, écluse et barrage		2,471 14		17,50 46	19,521 90
Selkirk, "Marine Railway"				4,365 55	4,365 55
" terrains du centre	7,839 85				7,839 85
" étang	7,439 10				7,439 10
Snake, île; (lac Winipegosis)	1,602 91				1,602 91
Winnipeg, quais		607 73	154 97		762 70
Généralement				2,791 57	2,791 57
Totaux, *Manitoba*	47,522 90	6,864 56	13,105 65	24,207 58	91,700 69

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$	$ c.	$ c.
Saskatchewan et Alberta.					
Rivière Saskatchewan, améliorations		590 17			590 17
Généralement				3,044 71	3,044 71
Totaux, *Saskatchewan et Alberta*		590 17		3,044 71	3,634 88
Colombie-Britannique.					
Arrow-Head	2,815 21				2,815 21
Arrow inférieur, lac; améliorations		137 14			137 14
Arrow Supérieur, lac; améliorations		165 42			165 42
Bindlay's-Landing, quai, flottant			310 00		310 00
Bishop's-Bay, quai flottant		689 12			689 12
Birdwood-Bay, quai flottant		65 00			65 00
Bold-Point, quai flottant			117 67		117 67
Burton, ouvrages de protection		8,722 46			8,722 46
Cadboro-Bay, faisceaux de pilotis		350 00			350 00
Campbell, rivière; quai			247 10		247 10
Christiana-Creek, écran pour les poissons		1,447 85			1,447 85
Church-House, quai flottant			222 81		222 81
Clayoquot, quai			19 40		19 40
Colombie, rivière; améliorations		532 75			532 75
Comox, quai			250 00		250 00
Cottonwood-Point	2,918 40				2,918 40
Cowan's-Cove, quai			746 82		746 82
Cowichan, rivière	323 41				323 41
Cracroft, île; quai flottant		1,975 80			1,975 80
Crofton, quai			729 41		729 41
Digby, île; quai de la station de quarantaine			13 20		13 20
Dignan's-Bay, quai flottant			88 44		88 44
Esquimalt (quai Rod-Hill)	267 61				267 61
" nouveau bassin de radoub		21,006 97			21,006 97
" vieux bassin de radoub				20,477 70	20,477 70
Fanny-Bay, quai flottant			126 81		126 81
Forest-Glen	3,138 21				3,138 21
Fraser, rivière; améliorations:—					
Chilliwack, enlèv. de corps morts		994 02			994 02
Eburne, protection de la grève		2,454 09			2,454 09
Nicomen, étang; potection de la grève		443 32			443 32
Nicomen, McDonald's-Bar	5,137 96				5,137 96
Bras-Nord		139,718 96			138,718 96
" branche du sud	18,459 30				18,459 30
" 1,400 pieds en bas de l'île Lulu	12,422 13				12,422 13
Samson, bateau arrache-souches				18,004 18	18,004 18
Steveston, jetée		360,005 40			360,005 40
" barre de sable	72,198 17				72,197 17
Westham, île; barrages		6,619 12	196 45		6,815 57
Fulford, quai flottant			293 17		293 17
Gillies-Bay (Shelter-Point), quai flottant			398 28		298 38
Glen-Valley, quai			299 27		299 27
Gower-Point, quai flottant			175 10		175 10
Grace-Harbour, quai flottant			150 00		150 00
Graham's-Landing	2,105 21				2,105 21
Granite-Bay, quai flottant			140 87		140 87
Grantham's-Landing, quai			99 76		99 76
Heriot-Bay, quai		196 36			196 36
Holberg, quai			14 00		14 00
Hope-Point, quai flottant		921 22			921 22
Jedehiah, île; quai flottant		742 06			742 06
Kelowna	1,697 68				1,697 68
" scierie	332 13				332 13

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIERES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Kincolith, quai			498 55		498 55
Kitimat, quai flottant		2,499 11			2,499 11
Kootenay, lac; améliorations		3,515 51			3,515 51
Kootenay-Landing	9,509 99				9,509 99
Lilloet, rivière	1,171 21				1,171 21
Little-River (Cap Lazo), quai		4,002 00			4,002 00
Lloyd's-Point, quai flottant		994 56			994 56
Lund, quai			100 00		100 00
Maples, Gabriola, quai			180 00		180 00
Mary, île; quai			90 48		90 48
Massett, quai			13 40		13 40
Metchosin, quai			700 76		700 76
Naas-River	4,974 77				4,974 77
Nanaimo, amélioration du havre	34,761 65		1,209 89		35,971 54
New-Brighton, quai flottant		1,577 97			1,577 97
Nootka, île; quai			535 89		535 89
Okanagan-Landing	532 05				532 05
Okanagan, améliorations de la rivière	4,860 56	902 95			5,763 51
" barrage de contrôle	413 44				413 44
Pender-Harbour, quai flottant			168 31		168 31
Penticton (Mill-Pond)	704 82				804 72
Pitt-River, quai			8,498 21		8,498 21
Port-Clements (Queenston), quai	3,131 74	2,500 00			5,631 74
Powell-River, brise-lames				2,700 00	2,700 00
Prince-Rupert, bassin de radoub			255 75		255 75
Quatsino, quai			4,611 41		4,611 41
Refuge-Bay, quai			303 25		303 25
Robert's-Bay, quai flottant		1,682 50			1,682 50
Robert-Creek, quai			247 98		247 98
Roy, quai flottant	932 18		10,00 00		2,932 18
Royston (Roy's-Beach), quai			230 00		230 00
Seanichton, quai flottant		298 47			298 47
Saginaw, lac; enlèvement de débris			25 97		25 97
Salmon-Arm-City, quai			497 12		497 12
Sand-Spit-Point, quai			497 12		497 12
Savary, île; quai		550 00			550 00
Sea-Otter-Cove, quai flottant			150 00		150 00
Seaside-Park, quai flottant			240 00		240 00
Shoal-Bay, quai			155 00		155 00
Shushartie-Bay, quai			900 00		900 00
Sidney, île; quai			2,100 00		2,100 00
Sidney, quai	11,870 61				11,870 61
Skeena, rivière		1,590 20			1,590 20
Smith's-Landing (île Cotrez), quai flottant			2,496 31		2,496 31
" (détroit Howe), quai	20,335 46	4,443 42			24,778 88
Sorrento, quai			5 94		5 94
Squamish, mur de soutènement		724 78			724 78
Stapelby, quai flottant		65 00			65 00
Stag-Bay, quai flottant			1,697 12		1,697 12
Stewart (canal Portland), quai		4,697 13			4,697 13
Stickine, amélioration de la rivière	535 41				535 41
Summerland		1,087 56			1,087 56
Surge-Narrows, quai flottant			1,396 00		1,396 00
Tofino, quai			1,224 68		1,224 68
Tucker-Bay, quai			5 00		5 00
Ucluet, quai	6,605 02		800 00		7,405 02
Union-Bay, quai			91 15		91 15
Van-Anda, quai			91 15		91 15
Vancouver, False-Creek	281,693 09				281 697 09
" First-Narrows	96,524 42				96,524 42
" amélioration du havre		63,015 26			63,015 26

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite*.

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin.					
Vargas, île; quai	....	....	576 31	....	576 31
Victoria, amélioration du havre	161,789 61	999,999 51	750 00	....	1,162,530 12
Welcome-Harbour, quai flottant	....	696 77	....	....	696 77
Whelatown, quai	....	....	37 92	....	37 92
White-Rock, quai	....	821 30	....	....	821 30
William's-Head, station de quarantaine	919 68	2,996 58	....	....	3,916 26
Winter-Harbour, quai flottant	....	....	250 01	....	250 01
Wolfsen's-Bay, quai flottant	....	....	246 40	....	246 40
Wyatt-Bay, quais flottants	....	....	142 60	....	142 60
Yellow-Point, quai flottant	....	129 00	....	....	129 00
Généralement	....	....	....	8,385 22	8,385 22
Totaux, *Colombie-Britannique*	763,081 13	1,645,967 64	38,583 44	49,567 10	2,497,199 31
Territoire du Yukon.					
Riv. du Yukon, améliora. à la navigation	....	3,394 82	....	....	3,394 82
Totaux, *Territoire du Yukon*	....	3,394 82	....	....	3,394 82
Ports et rivières en général.					
Dépenses générales du personnel, etc.	....	....	....	10,377 85	10,377 85
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc.	....	....	....	371,627 85	371,627 85
Forages d'essai pour div. trav. projetés	....	9,458 52	....	....	9,458 52
Totaux, ports et rivières en général	....	9,458 52	....	382,005 70	391,464 22

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

——	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
Outillage de dragage.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Provinces Maritimes	....	38,325 79	....	38,325 79
Ontario et Québec	17,005 93	64,677 39	....	81,683 32
Saskatchewan et Alberta	....	5,003 31	....	5,003 31
Colombie-Britannique	300 00	....	....	300 00
Totaux, *outillage de dragage*	17,305 93	108,006 49	....	125,312 42
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Rivière Richelieu à Belœil	....	521 89	....	521 89
Rivière Saguenay	....	....	8,249 16	8,249 16
Rivière Saint-Maurice	13,250 86	....	38,710 33	51,961 19
District d'Ottawa:—				
Rivière Noire	....	3,610 00	....	3,610 00
Rivière Coulonge	....	3,631 06	....	3,631 06
Rivière Dumoine	....	197 85	....	197 85
Rivière Gatineau	....	153 78	600 00	753 68
Rivière Madawaska	....	5,454 62	....	5,454 62
Rivière Ottawa	....	378 88	27,999 18	28,378 06
Rivière Petawawa	....	4,270 21	....	4,270 21
District Trent et Newcastle	....	117 68	202 63	320 33
Collection des droits de glissoirs et estacades	....	....	4,528 27	4,528 27
Totaux, *glissoirs et estacades*	13,250 86	18,335 97	180,289 57	111,876 40
PONTS ET CHAUSSÉES.				
Provinces maritimes.				
Pont International—St-Leonard, N.-B., et Van-Buren, Maine	....	2,136 87	....	2,136 87
Québec et Ontario.				
Pont Bryson	....	900 00	....	900 00
" Chapeau	848 53	....	....	848 53
" Des Joachims	1,995 00	....	....	1,995 00
" Interprovincial à Hawkesbury	50 00	....	....	50 00
Chemin Matapédia	1,133 81	....	....	1,133 81
Pont Pond-Creek (co. Wright)	....	599 52	....	599 52
" Portage du Fort	....	99 50	....	99 50
" Sauvé (rivière St-Louis)	189 52	....	....	189 52
Ponts et rues de la ville d'Ottawa entretenus par le gouvernement.				
Pont Chaudière et abords	....	4,162 50	....	4,162 50
Place Connaught et rue Wellington	....	....	19,300 62	19,300 62
Eclairage	....	....	1,491 82	1,491 82
Pont York (Grand river)	....	186 66	....	186 66
Saskatchewan et Alberta.				
Pont de Banff	....	4,471 81	....	4,471 81
Pont de Netley Cut (rivière Rouge)	699 35	....	....	699 35
Totaux, ponts et chaussées	4,916 21	12,556 86	20,792 44	38,265 51

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
Terre-Neuve.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cap Ray (subside)			250 00	250 00
Provinces maritimes.				
Baie de Fundy			5,709 83	5,709 83
Cap Breton			46,429 78	46,429 78
Escuminac			1,453 91	1,453 91
L'île du Prince-Edouard et la terre ferme			15 50	15 50
Québec (terre ferme).				
Côte nord, à l'ouest de Bersimis			28,329 12	28,329 12
Côte nord, à l'est de Bersimis			20,821 33	20,821 33
Ligne du comté de Québec			1,943 60	1,943 60
Ligne du Timiskaming			3,415 98	3,415 98
Québec (îles).				
Anticosti			8,333 90	8,333 90
Vaisseau-câble *Turian*			60,096 88	60,096 88
Réseau de Grosse Isle, île aux Coudres et île d'Orléans			8,805 43	8,805 43
Iles de la Madeleine			6,665 85	6,665 85
Provinces maritimes et Golfe en général			2,290 29	2,290 29
Ontario.				
Ile Pelée			2,652 25	2,652 25
Lignes de la Saskatchewan	3,682 49		48,623 53	52,306 02
Lignes de l'Alberta	12,604 51		67,782 80	80,387 31
Colombie-Britannique et Yukon.				
Ashroft-Dawson	18,858 83		212,666 15	231,524 98
Colombie-Britannique—réseau de la terre ferme	46,490 94		56,035 86	102,526 80
Colombie-Britannique—réseau de l'île Vancouver	19,514 15		91,509 47	111,023 62
Service télégraphique en général			357 28	357 28
Totaux, lignes télégraphiques	101,150 92		674,188 74	775,339 66

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Divers.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
Arpentages.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Provinces maritimes			20,210 82	
Québec			23,981 48	
Ontario			16,722 12	
Manitoba			1,655 53	
Saskatchewan et Alberta			2,947 52	
Colombie-Britannique			8,823 01	
Généralement			1,625 95	75,966 43
Barrages de la rivière Ottawa supérieure.				
Barrage Kippewa	60 00			
Canton Latulippe (arpentage)	1,694 62			
Mattawa (arpentage)	100 00			
Mesurage du courant	28,287 79			
New-Liskeard	40 10			
Barrage des Quinze	17,274 52			
Barrage du Timiskaming $ 33,850 98				
Barrage du Timiskaming, réclamations de Kirby & Stewart 140,205 06	174,056 04			
Généralement	33,744 66			255,257 73
Division des comptes.				
Salaires et dépenses de voyage des agents, commis, etc., du service extérieur			20,168 98	20,168 98
Canal de la baie Georgienne, Commission Royale			17,794 82	17,794 82
Gratuités aux veuves ou autres représentants de 29 employés décédés, d'après l'acte d'amendements de la loi du Service civil, section 41			9,827 10	9,827 10
Services légaux, en rapport avec les cas placés devant la Commission internationale			5,883 88	5,883 88
Monument à feu Sa Majesté Edouard VII	1,350 00			1,350 00
Entretien des bateaux d'inspection			44,180 48	44,180 48
Mesurage des rivières			25,174 75	25,174 75
Appropriations de guerre. Salaires payés pour le service militaire			104,078 76	104,078 76
Totaux, *divers*	256,607 73		303,075 20	559,682 93

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1917—*Fin.*

RÉCAPITULATION.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personel et entretien.	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse		14,001 96	8,450 83	72,364 61	94,817 40
Ile du Prince-Edouard		4,503 76	1,883 06	13,007 97	19,394 79
Nouveaux-Brunswick		96,466 19	8,096 52	65,925 73	170,488 44
Québec		301,921 23	35,915 31	342,575 47	680,412 01
Ottawa, édifices publics		1,955,385 66	360,673 36	838,653 72	3,154,712 74
Ontario, Ottawa non compris		503,680 60	37,675 46	264,642 83	805,998 89
Manitoba		21,314 45	8,380 43	113,236 18	142,931 06
Saskatchewan		53,066 55	7,562 74	65,177 96	125,807 25
Alberta		28,915 57	7,577 87	89,867 85	126,361 29
Colombie-Britannique		113,351 52	13,980 62	134,310 77	261,645 91
Territoire du Yukon				49,467 62	49,467 62
Edifices publics en général		6,101 38		79,311 50	85,412 88
Totaux, havres et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	183,507 58	188,875 34	57,040 62	3,810 66	433,234 20
Ile du Prince-Edouard	46,672 23	539 91	10,503 27	1,591 36	59,306 77
Nouveau-Brunswick	354,473 21	860,441 06	16,921 32	4,073 79	1,235,909 38
Québec	151,827 17	1,771,750 89	75,958 08	281,411 90	2,280,948 04
Ontario	738,016 60	961,757 37	50,760 88	86,331 84	1,836,786 69
Manitoba	47,522 90	6,864 56	13,105 65	24,207 58	91,700 69
Saskatchewan et Alberta		590 17		3,044 71	3,634 88
Colombie-Britannique	763,081 13	1,645,967 64	38,583 44	49,567 10	2,497,199 31
Territoire du Yukon		3,394 82			3,394 82
Havres et rivières, général		9,458 52		382,005 70	391,464 22
Totaux, dragages et matériel		17,305 93	108,006 49		125,312 42
" glissoirs et estacades		13,250 86	18,335 97	80,289 57	111,876 40
" chemins et ponts		4,916 21	12,556 86	19,792 44	38,265 51
" lignes de télégraphe		101,150 92		674,188 74	775,339 66
" Divers		256,607 73		303,075 20	559,682 93
Grand totaux des dépenses	2,285,100 82	8,941,593 80	891,968 78	4,042,932 80	16,161,596 20

RAPPORTS DIVERS, CONTRATS ADJUGÉS, ETC.

Par J. A. CHASSÉ.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
EDIFICES PUBLICS.					
Nouvelle-Ecosse.					
Amherst	Edifice public	Houille par tonne,—bit	W. A. Fillmore		4 90
Annapolis	"	" bit	Intercolonial Coal Mining Co		5 95
Antigonish	"	" bit	Edward Haley		5 20
Arichat	"	" ant., nut	C. P. Terric		11 00
Baddeck	"	" bit	A. G. McDonald		5 50
Bridgewater	"	" bit	Intercolonial Coal Mining Co		5 60
Canso	"	" ant., egg	A. N. Whitman & Son		9 50
"	"	" bit	A. N. Whitman & Son		6 50
Dartmouth	"	" bit	Dartmouth C. & S. Company		6 00
"	Bureau de poste (nouveau)	" bit	Dartmouth C. & S. Company		6 00
Digby	Bureau de poste	" bit	W. E. Van Blarcom		6 50
Glace Bay	"	" bit	Dominion Coal Co		4 70
Guysborough	"	" bit	Lewis Hart & Company		6 00
Haliafx	"	" bit	S. Cunard & Company		5 45
"	Nouveaux bureaux des douanes	" ant., egg	H. D. Mackenzie Company		9 75
"	Bâtisse d'immigration	" ant., nut	H. D. Mackenzie Company		10 00
"	Entrepôt de vérification	" ant., poêle	H. D. Mackenzie Company		9 75
Inverness	Bureau de poste	" bit	Inverness Coal Company		4 50
Kentville	Ferme expérimentale	" ant., poêle	C. L. Dodge		9 60
"	"	" ant., nut	C. L. Dodge		9 75
"	Edifice public	" bit	Acadia Coal Company		6 00
Liverpool	Bureau de poste	" bit	Intercolonial Coal Mining Co		5 75
Lunenburg	"	" ant., nut	A. H. Anderson		9 45
"	"	" ant., poêle	A. H. Anderson		9 45
New-Glasgow	"	" bit	Acadia Coal Compzny		5 00
North-Sydney	"	" bit	H. G. Campbell		4 00
"	Bureau d'immigration	" bit	H. G. Campbell		4 00
Parrsboro	Bureau de poste	" bit	W. J. Berry		5 35

Pictou	"	" bit	Intercolonial Coal Mining Co		5 00
"	Bureau des douanes	" bit	Intercolonial Coal Mining Co		5 00
Shelburne	Bureau de poste	" ant	Estate Joseph McGill		12 90
Springhill	"	" bit	G. W. McKnight		4 50
Sydney	"	" bit	Dominion Coal Company		4 10
Sydney-Mines	"	" bit	H. G. Campbell		4 00
Truro	"	" bit	J. H. Kent & Co		5 40
Westville	"	" bit	Intercolonial Coal Mining Co		4 50
Windsor	"	" bit	F. W. Dimock		5 10
Wolfville	"	" ant., egg	A. M. Wheaton		8 50
"	"	" bit	A. M. Wheaton		6 25
Yarmouth	"	" ant., nut	L. E. Baker & Co		8 30
"	"	" ant., fourn	L. E. Baker & Co		8 30
	Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown	Edifice public	Houille, par tonne—bit	Lyons & Company		5 95
"	Vieil édifice de la banque	" ant., egg	G. E. Full		10 35
"	"	" ant., poêle	G. E. Full		10 35
"	"	" bit	G. E. Full		6 60
"	Ferme expérimentale	" ant., egg	Lyons & Company		10 60
"	"	" ant., nut	Lyons & Company		10 60
"	"	" bit	A. Picard & Company		6 50
"	Edifice public	Posage de fils électriques et accessoires	The Charlottetown Light & Power Co., Ltd.28		2,673 00
Georgetown	Bureau de poste	Houille, par tonne—bit	J. A. Macdonald & Company		7 25
"	"	" ant., fourn	J. A. Macdonald & Company		11 20
"	"	" ant., nut	J. A. Macdonald & Company		11 25
Montague	"	" ant., egg	Poole & Thompson		11 25
"	"	" bit	Poole & Thompson		6 25
Souris	"	" ant., egg	A. Picard & Company		11 25
"	"	" ant., nut	A. Picard & Company		11 40
"	"	" bit	A. Picard & Company		6 90
Summerside	"	" ant., egg	R. T. Holman, Ltd		9 95
"	"	" bit	R. T. Holman, Ltd		5 70
Tignish	"	" bit	R. T. Holman, Ltd		6 60
"	"	" ant., egg	R. T. Holman, Ltd		10 85
	Nouveau-Brunswick.				
Bathurst	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	R. C. Rogers		11 50
"	"	" bit	R. C. Rogers		6 50
Campbellton	"	" bit	R. K. Shives		6 00
Chatham	"	" bit	The Stohart Mer. Company		6 00
"	"	" ant., egg	The Stohart Mer. Company		10 00
Dalhousie	"	" bit	Chas. Powell		7 50
"	"	" ant., fourn	Chas. Powell		11 00
Fairville	"	" ant., egg	Estate C. E. Colwell		9 55
"	"	" ant., nut	Estate C. E. Colwell		9 75

ETAT Nº 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
Nouveau-Brunswick—Fin.					
Fredericton	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	S. L. Morrison		10 00
"	"	" ant., nut	S. L. Morrison		10 00
"	Ferme expérimentale	" bit	S. L. Morrison		7 50
"	"	" ant., nut	S. L. Morrison		11 00
"	Nouvel édifice	" ant., egg	S. L. Morrison		10 00
"	"	" ant., poêle	S. L. Morrison		10 00
Grand-Falls	Bureau de poste	" ant., fourn	J. L. White		12 50
Hampton	"	" ant., egg	J. W. Smith		10 65
"	"	" ant., poêle	J. W. Smith		10 90
"	"	" bit	J. W. Smith		6 25
Hartland	"	" bit	Burtt Hardware Co		7 75
"	"	"	Burtt Hardware Co		10 15
"	"	" ant., egg	Burtt Hardware Co		9 95
Marysville	"	" ant., egg	S. L. Morrison		10 75
"	"	" ant., nut	S. L. Morrison		10 75
Milltown	"	" ant., egg	Geo. H. Budd		8 65
"	"	" ant., nut	Geo. H. Budd		8 90
Newcastle	"	" ant., fourn	The Stothart Mer. Co		10 00
"	"	" bit	The Stothart Mer. Co		6 00
Richibucto	"	" ant., fourn	R. O'Leary		12 00
"	"	" ant., poêle	R. O'Leary		12 00
St-Jean	Vieux bureau de poste	" ant., fourn	J. S. Gibbon & Company		9 00
"	"	" ant., nut	Jas. McGivern		10 00
"	"	" bit	R. P. & W. F. Starr		5 00
"	"	" ant., fourn	R. P. & W. F. Starr		9 25
"	"	" ant. nut	R. P. & W. F. Starr		9 75
"	"	" bit	R. P. & W. F. Starr		5 25
"	Banque d'épargnes	" ant., egg	J. S. Gibbon & Co		9 50
"	"	" ant., nut	J. S. Gibbon & Co		9 75
"	"	" bit	R. P. & W. F. Starr		5 00
"	Bureau des douanes	" ant., fourn	R. P. & W. F. Starr		9 25
"	"	" ant., nut	J. S. Gibbon & Co		11 25
"	"	" bit	R. P. & W. F. Starr		5 00
"	Bâtisse d'immigration	" ant., fourn	Estate C. E. Colwell		9 25
"	"	" ant., nut	Estate C. E. Colwell		9 70

"	"	"	bit	R. P. & W. F. Starr		5 15
" ouest	Bureau de poste	"	ant., poêle	Estate C. E. Colwell		9 60
St-Stephen	"	"	ant., egg	Jas. McVan & Son		8 40
"	"	"	ant., poêle	Jas. McVan & Son		8 65
"	Bureau d'immigration	"	ant., poêle	Geo. H. Budd		8 40
Sussex	Bureau de poste	"	ant., fourn	W. H. Culbert		11 10
"	"	"	ant., nut	W. H. Culbert		11 10
Tracadie	Lazaret	"	ant., egg	The Stothart Mer. Co		12 75
"	"	"	bit	The Stothart Mer. Co		9 00
Woodstock	Bureau de poste	"	ant., fourn	Fleming Coal & W. Co		8 63
"	"	"	ant., nut	Fleming Coal & W. Co		9 00
	Québec.					
Actonvale	Bureau de poste	"	ant., egg	V. T. Mongeau		9 80
Arthabaska	"	"	ant., egg	L. O. Pépin et Fils		9 25
Aylmer	"	"	ant., egg	Aylmer Coal & S. Co		7 60
Berthierville	"	"	ant., poêle	J. E. Chartier		8 00
Buckingham	"	"	ant., egg	The Traders Co		8 00
"	"	"	ant., poêle	The Traders Co		8 25
Cap Rouge	Ferme expérimentale	"	ant., nut	O. Gignac & Fils		8 75
"	"	"	ant., egg	E. P. Bérubé		6 99
"	"	"	bit	Canadian Import Co		6 00
Chicoutimi	Edifice public	"	ant., fourn	G. P. Marcotte		9 00
"	"	"	ant., fourn	Côté, Boivin & Cie		9 00
Coaticooke	Bureau de poste	"	ant., egg	Hall & Allard		8 00
"	"	"	ant., nut	B. J. Smith & Fils		8 40
Cookshire	"	"	ant., egg	E. J. Planche & Cie		8 50
Dundee	Bureau des douanes	"	ant., poêle	Mme A. S. Matthews		7 90
"	"	"	ant., nut	Mme A. S. Matthews		8 15
Drummondville	Bureau de poste	"	ant., egg	J. O. Montplaisir		8 75
East Angus	"	"	ant., egg	J. A. Planche		8 50
"	"	"	ant., nut	J. A. Planche		8 75
Farnham	"	"	ant., egg	Arthur Giroux		7 50
Fraserville	"	"	ant., egg	La Compagnie de Charbon		9 00
Granby	"	"	ant., egg	Phœnix & Girard		8 15
Hochelaga	"	"	ant., egg	Evans Bros		6 93
"	"	"	ant., nut	Evans Bros		6 93
Hull	"	"	ant., egg	Hull Coal Co		7 25
Iberville	"	"	ant., poêle	J. Donaghy		6 60
Joliette	"	"	ant., egg	S. Bourgeois		9 00
"	"	"	ant., nut	S. Bourgeois		9 00
Jonquières	"	"	ant., egg	G. P. Marcotte		9 00
"	"	"	ant., nut	G. P. Marcotte		9 25
Knowlton	"	"	ant., fourn	A. E. Ralston		8 15
Lachine	"	"	ant., egg	Martin Cie		8 00
"	"	"	ant., nut	Martin Cie		8 75
Lachute	"	"	ant., egg	R. S. Croswell		8 50
Lacolle	Bureau d'immigration	"	ant., poêle	J. E. Martin		8 25

ETAT Nº 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
	Québec—Suite.				
Laprairie	Bureau de poste	Houille par tonne—ant., egg	Demers & McGee		7 75
"	"	" ant., nut	Demers & McGee		8 00
L'Assomption	"	" ant., fourn	Chas. Rho		8 25
Lennoxville	Ferme expérimentale	" ant. egg	La Cie Coderre et Fils		9 25
"	"	" ant., egg	Clarke & Stewart		7 75
"	Vacherie	Construction d'une	Poudrier & Boulet	14 sept. 1916	9,474 00
"	"	Posage de fils électriques et accessoires	J. A. Choquette & Cie	7 janv. 1917	297 00
Lévis	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	Labrecque & Carette		7 30
Longueuil	"	" ant., nut	Thomas Millette		7 50
"	"	" ant., egg	L. A. Plante		7 50
"	"	" ant., egg	Thomas Millette		7 25
Louiseville	"	" ant., egg	L. A. Plante		7 50
Magog	"	" ant., egg	J. H. Percy & Son		7 95
Marieville	"	" ant., nut	W. E. Poulin		8 15
"	"	" ant., egg	W. E. Poulin		7 90
Matane	"	" ant., egg	J. A. Boulay		11 90
Mégantic	"	" ant., egg	A. H. Evans		9 45
Montmagny	"	" ant., egg	Canadian Import Company		7 85
Montréal	Bureau des douanes	" ant., fourn	Evans Bros		6 68
"	Bureau des douanes du canal	" ant., poêle	Evans Bros		6 93
"	Entrepôt de vérification	" bit	A. Baile		4 45
"	Nouvel entrepôt de vérification	" ant., fourn	Evans Bros		6 68
"	Station postale «A»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «B»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «C»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «D»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «E»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «F»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «H»	" ant., fourn	Evans Bros		6 68
"	" «M»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «N»	" ant., egg	Evans Bros		6 93
"	" «S»	" ant., fourn	Evans Bros		6 68
"	Édifice du *Herald*	" ant., egg	Evans Bros		6 93

Lieu	Édifice	Nature du travail		Entrepreneur	Date du contrat	Montant
"	"	"	ant., egg	Evans Bros		6 93
"	Édifice du Revenu	"	ant., egg	Evans Bros		6 93
"	Division forestière	"	ant., egg	Evans Bros		6 93
"	Hôpital de détention	"	ant., fourn	Evans Bros		6 68
"	"	"	ant., poêle	Evans Bros		6 93
"	Bureau de poste central	Changem. au système de chauffage		Thomas O'Connell	22 août 1916	10,527 00
"	Station postale «A»	Monte-charge		The Turnbull Elevator Mfg. Co., Ltd	17 oct. 1916	5,993 00
"	" «A»	Hangar et passage		E. T. Verbanise	11 janv 1917	7,490 00
"	Entrepôt de vérification	Changem. à l'installation intérieure		Henry Morgan & Co., Ltd	22 janv. 1917	3,324 00
Murray-Bay	Bureau de poste	Houille, par tonne—	ant., egg	Canadian Import Company		9 75
"	"	"	ant., nut	Canadian Import Company		9 95
Nicolet	"	"	ant., egg	Jacques Courteau		9 50
Pierreville	"	"	ant., poêle	Shooner & Company		9 50
"	Édifice public	Posage des fils élect. et accessoires		The Solex Company, Limited	11 avril 1916	2 75
Plessisville	Bureau de poste	Houille, par tonne—	ant., egg	La Fonderie de Plessisville		10 25
Québec	Bureau des douanes	"	ant., fourn	Canadian Import Company		7 34
"	Agence de marine	"	ant., fourn	Labrecque & Carette		7 40
"	Entrepôt de vérification	"	ant., fourn	Canadian Import Company		7 34
"	Hôpital d'immigration	"	ant., egg	Canadian Import Company		7 95
"	"	"	ant., poêle	Canadian Import Company		7 95
"	Bureau de poste	"	ant., fourn	Canadian Import Company		7 44
"	Quartiers du Gouv. gén	"	ant., fourn	Canadian Import Company		7 89
"	"	"	ant., poêle	Canadian Import Company		8 14
"	Poids et mesures	"	ant., egg	Labrecque & Carette		7 40
"	Bureau de poste	Installation intérieure		J. T. Schell Company	20 déc. 1916	6,215 00
Richmond	"	Houille, par tonne—	ant., egg	J. D. Smith		7 40
Rigaud	"	"	ant., egg	J. H. Chevrier		9 00
"	"	"	ant., nut	J. H. Chevrier		9 50
Rimouski	"	"	ant., egg	Canadian Import Company		8 53
"	"	"	ant., egg	Ned. Talbot		9 10
Roberval	"	"	ant., egg	G. P. Marcotte		8 50
"	"	"				
"	Édifice public	Système de drainage		P. A. Potvin	1er déc 1916	1,850 00
Rock-Island	Bureau de poste	Houille, par tonne—	ant., fourn	Kathan & Hopkins		8 50
"	"	"	ant., nut	Kathan & Hopkins		8 75
Shawinigan	"		ant., egg	C. H. Flamand		8 75
Shawville	"	"	ant., egg	The Independent Coal Co		8 50
Sherbrooke	"	"	ant., egg	La Cie Coderre & Fils		8 25
Sorel	"	"	ant., fourn	Leclaire & Son		8 40
Ste-Agathe	"	"	ant., fourn	C. C. Glen		8 75
Ste-Anne-de-la-Pocatière	Ferme expérimentale	"	ant., poêle	Labrecque & Carette		8 10
" " "	"	"	ant., egg	Lebrecque & Carette		8 32
St-Henri	Bureau de poste	"	ant., egg	Evans Bros		6 93
St-Hyacinthe	"	"	ant., egg	A. Cadorette		7 75
"	Revenu de l'intérieur	"	ant., egg	A. Cadorette		7 75
St-Jérôme	Bureau de poste	"	ant., fourn	S. G. Laviolette		7 25
St-Jean	Bureau des douanes	"	ant., egg	J. Donaghy		6 50
"	Bureau de poste	"	ant., egg	J. Donaghy		6 50

Etat n° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
Édifices publics—Suite.					
Québec—Fin.					
St-Lambert	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., poêle	P. Brossard		7 70
"	"	" ant., nut	P. Brossard		7 70
St-Laurent	"	" ant., egg	Evans Bros		6 93
St-Roch	"	" ant., fourn	Canadian Import Company		7 48
St-Sauveur	"	" ant., egg	Canadian Import Company		7 60
Ste-Thérèse	"	" ant., egg	A. Blanchard		7 90
"	"	" ant., poêle	A. Blanchard		7 90
Terrebonne	"	" ant., egg	M. Moody & Sons		8 00
Thetford-Mines	"	" ant., egg	A. Blais		8 30
Trois-Rivières	"	" ant., egg	L. Marchand & Fils		7 50
"	Edifice public	Construction d'un	Jos. Bourque	22 fév. 1917	$87,500 00
Valleyfield	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant. egg	A. Langevin		7 50
Victoriaville	"	" ant. egg	J. E. C. Giroux		8 50
Westmount	"	" ant., egg	Evans Bros		6 93
Ontario.					
Acton	Bureau de poste	" ant., poêle	J. C. Hill		7 35
"	"	" ant., nut	J. C. Hill		7 60
Alexandria	"	" ant., egg	Morris Bros		7 75
Almonte	"	" ant., egg	Taylor Bros		7 50
"	"	" ant., nut	Taylor Bros		7 75
Amherstburg	"	" ant., fourn	Falls-Barron Co		7 50
Arnprior	"	" ant., egg	J. S. Moir		8 25
"	"	" ant., egg	R. S. Drysdale		8 25
Athens	"	" ant., fourn	L. J. Purcell		8 65
Aurora	"	" ant., egg	B. F. Davis		7 17
"	"	" ant., nut	A. Butcher		7 25
Aylmer	"	" ant., egg	Frank Bros		7 50
Barrie	"	" ant., egg	The Sargeant Company		7 35
"	"	" ant., nut	B. Parker		7 50
Belleville	"	" ant., poêle	Downey Coal Compagny		7 95
Berlin	"	" ant., egg	Geo. Braun		7 50
"	"	" ant., egg	A. A. Pipe		7 50
"	"	" ant., egg	Klœpfer & Company		7 50

Bowmanville	"	" ant., poêle	E. W. Loscombe		7 75
"	"	" ant., nut	E. W. Loscombe		7 75
Bracebridge	"	" ant., poêle	Geo. W. Ecclestone		8 25
Brampton	"	" ant., poêle	Brampton Coal Company		7 75
"	"	" ant., nut	Brampton Coal Company		7 75
"	Edifice public	Posage de fils électriques et acces	W. K. Young	24 oct. 1916	837 95
Brantford	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	Gibson Coal Company		6 50
Bridgeburg	"	" ant., egg	E. Benner & Sons		6 85
Brockville	"	" ant., egg	Brockville Lumber Company		8 00
"	"	" ant., poêle	Briockville Lumber Company		8 00
Burford	"	" ant., egg	Burgord C. & G. Company		7 50
Cardinal	"	Peinturage et décoration	Geo. Todd	2 janv. 1917	239 80
"	"	Système de chauffage à l'air chaud	C. A. Ranson	2 janv. 1917	364 00
"	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	9 janv. 1917	928 00
"	"	Posage de fils élec. et accessoires	C. A. Ranson	1er mars 1917	487 00
Carleton Place	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	Taylor Bros		7 78
Chatham	"	" ant., fourn	A. H. Grow		6 80
Chesley	"	" ant., egg	Patchell Bros		7 15
Clinton	"	" ant., egg	M. & M. Forbes		8 25
"	"	" ant., nut	M. & M. Forbes		8 50
Cobourg	"	" ant., egg	Geo. Plunkett		7 20
"	Bureau d'immigration	" ant., nut	Thompson Macdonald Company		7 25
Collingwood	Bureau de poste	" ant., fourn	Toner & Gregory		7 50
"	"	" ant., nut	Toner & Gregory		7 75
"	Edifice public	Installation intérieure des douanes	W. A. Tom	9 mai 1916	930 00
Cornwall	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	A. F. Mulhern & Co		7 20
"	"	" ant., nut	A. F. Mulhern & Co		7 20
"	Edifice public	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	25 août 1916	1,687 00
Deseronto	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., fourn	The Rathbun Company		7 20
Dresden	"	" ant., egg	G. Weeks		7 75
"	"	" ant., nut	G. Weeks		8 00
Dundas	"	" ant., fourn	Woodhouse &Company		7 10
Eganville	"	" ant., egg	John George		8 25
Elmira	"	" ant., egg	W. H. Schnelder & Company		8 00
"	"	" ant., nut	W. H. Schnelder & Company		8 00
Elora	"	" ant., egg	C. Fischer		7 25
"	"	" ant., nut	G. Fischer		7 25
Fergus	"	" ant., poêle	Peter McGregor		7 85
"	"	" ant., nut	Peter McGregor		8 10
Fort-William	"	" ant., egg	Jas. Davidson		9 00
"	Entrepôt de vérification	" bit	Jas. Davidson		5 25
Galt	Bureau de poste	" ant., egg	W. A. Smith		7 25
Gananoque	"	" ant., egg	Jas. Taylor & Son		7 40
"	"	" ant., nut	Jas. Taylor & Son		7 40
"	Bureau des douanes	" ant., egg	Jas. Taylor & Son		7 40
"	"	" bit	Jas. Taylor & Son		4 75
Glencoe	Bureau de poste	" ant., fourn	McAlpine Bros		6 65
"	"	" ant., nut	McAlpine Bros		7 20
Goderich	"	" ant., egg	H. J. A. MacEwan		7 75
"	"	" ant., nut	H. J. A. MacEwan		8 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite*.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contract.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite*.				$ c.
	Ontario—Suite.				
Grimsby	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., poêle	J. H. Gibson		6 75
"	"	" ant., nut	J. H. Gibson		7 00
Guelph	"	" ant., egg	Kiœpfer Coal Company		7 20
Hamilton	"	" ant., egg	Thos. Myles & Sons		6 40
Hamilton	Poids et mesures	" ant., egg	Thos. Myles & Sons		6 40
Hanover	Bureau de poste	" ant., egg	W. H. Eydt		7 75
"	"	" ant., nut	W. H. Eydt		8 00
"	"	" ant., fourn	John Howes		7 50
Harriston	"	" ant., nut	John Howes		7 50
Hawkesbury	"	" ant., egg	W. Wilson		8 00
Ingersoll	"	" ant., egg	Scott & Daniels		7 85
"	"	" ant., nut	Scott & Daniels		8 10
"	"	" bit	Scott & Daniels		7 60
Kemptville	"	" ant., poêle	C. Patterson		8 00
"	"	" ant., nut	C. Patterson		8 00
Kenora	"	" ant., egg	Murphy Bros		10 00
"	Edifice public	Posage de fils électriques	W. J. McLaughlin	14 fév. 1917	900 00
Kincardine	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., fourn	J. W. Wilson		8 00
"	"	" ant., nut	J. W. Wilson		8 25
Kingston	Bureau des douanes	" ant., egg	S. Anglin & Company		8 00
"	"	" ant., nut	S. Anglin & Company		8 00
"	Bureau de poste	" ant., egg	S. Anglin & Company		8 00
"	"	" ant., nut	S. Anglin & Company		8 00
"	Revenu de l'intérieur	" ant., egg	S. Anglin & Company		8 00
"	"	" ant., egg	S. Anglin & Company		8 00
"	Collège militaire	Construction d'un édifice pour une école d'équitation	Kingston Construction Company, Limited	24 juillet 1916	29 000 00
Lakefield	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	W. J. Charlton		7 70
"	"	" ant., nut	W. J. Charlton		7 95
Leamington	"	" ant., egg	D. Smith		7 50
"	"	" ant., nut	D. Smith		7 50
Lindsay	"	" ant., egg	Flavelles, Ltd		8 00
"	"	" ant., nut	Flavelles, Ltd		8 25
Listowell	"	" ant., egg	R. Oliver		7 00
"	"	" ant., nut	R. T. Kemp & Son		7 15

London	Bureau des douanes	" ant., egg	Chantler Bros		6 86
"	Bureau de poste	" ant., egg	Chantler Bros		6 86
Markham	"	" ant., poêle	R. Welsh		7 90
Midland	"	" ant., egg	The Sarjeant Co		7 50
"	"	" ant., nut	The Sarjeant Co		7 75
Mildmay	"	" ant., nut	Alex. Kramer		7 75
Milton	"	" ant., egg	Blain & Hannant		7 25
"	"	" ant., nut	Blain & Hannant		7 50
Milverton	"	" ant., egg	J. G. Hamilton		7 50
Mitchell	"	" ant., fourn	R. J. Cook		7 15
"	"	" ant., nut	R. J. Cook		7 35
Mount-Forest	"	" ant., fourn	G. G. Brebber		7 50
"	"	" ant., nut	G. G. Brebber		7 75
Napanee	"	" ant., poêle	F. E. Vanluven		8 00
"	"	" ant., nut	F. E. Vanluven		8 25
"	Salle d'exercices militaires	Couche hydrofuge au soubassement	Geo. Lewis	18 juill. 1916	1,350 00
"	"	Clôture autour du terrain	Geo. A. Cliff	15 août 1916	790 00
"	"	Nivellement, pavage, etc	Geo. Lewis	15 août 1916	4,650 00
New-Market	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., fourn	Oliver Dike		7 00
Niagara-Falls	"	" ant., egg	W. E. Thomas		6 35
"	"	" ant., nut	W. E. Thomas		6 60
North-Bay	"	" ant., fourn	Nort-Bay Fuel Company		7 60
Norwich	"	" ant., fourn	C. Wilcox		6 55
"	"	" ant., poêle	C. Wilcox		6 55
Ontario	Edifices publics en général	200 casiers à quatre tiroirs	Office Specialty Mfg. Company, Ltd	5 sept. 1916	8,630 00
"	Bureau de poste	Casiers de tirage	The Berlin Interior Hardwood Company, Limited	7 nov. 1916	2,650 00
Orangeville	"	Houille, par tonne—ant., egg	C. G. S. Hannah		6 70
Orillia	"	" ant., egg	S. E. Carss Lumber Company		7 25
"	"	" ant., nut	S. E. Carss Lumber Company		7 25
Oshawa	"	" ant., poêle	E. V. Lauder		7 35
"	"	" ant., nut	W. Merritt		7 40
Ottawa	Entrepôt de vérification des douanes (rue Sussex)	Installation métallique	The Steel Equipment Company, Ltd	22 mai 1916	41,915 00
"	" "	"	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	22 mai 1916	27,990 00
"	Service Naval	"	The Steel Equipment Company, Ltd	23 mai 1916	1,502 00
"	Secrétaire d'Etat	Casiers métalliques	The Steel Equipment Company, Ltd	19 mai 1916	275 00
"	Edifices publics	Approvisionnement de houille	John Heney & Son, Ltd	13 juin 1916	85,757 50
"	Ministère de l'Intérieur (bureau d'enregistrement)	Casiers métalliques	Office Specialty M'f'g'. Co., Ltd	13 juin 1916	3,027 00
"	Entrepôt de vérification des douanes (rue Sussex)	Changem., etc., à l'inst. intérieure	The Steel Equipment Company, Ltd	8 juillet 1916	642 00
"	Ministère des Finances	Classeurs métalliques	The Steel Equipment Company, Ltd	11 juill. 1916	885 00
"	Min. de la Milice (bureau d'enregistrement central)	Classeurs «C»	The Steel Equipment Company, Ltd	10 juill. 1916	1,086 00
"	Commiss. des chemins de fer	Classeurs	The Steel Equipment Company, Ltd	10 juill. 1916	1,746 00
"	Ministère des Finances	Soixante (60) armoires métalliques	Dennis Wire & Iron Works Co., Ltd	24 juill. 1916	1,700 00
"	Musée Victoria	Cloison à l'épreuve du feu, au soubassement	Canadian Ornamental Iron Co., Ltd	2 août 1916	2,500 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
	Ontario—Suite.				
Ottawa	Min. de la Milice (bureau d'enregistrement central)	Installations métalliques	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	14 août 1916	2,228 00
"	Edifices parlementaires	Matériaux pour posage des fils élect.	Dalhousie Electrical Company	22 août 1916	3,367 04
"	Min. de la Milice (bureau de vérification)	Dix (10) classiers à documents	The Steel Equipment Company, Limited	28 août 1916	462 00
"	Musée Victoria (Galerie Nationale des Arts)	Armoires métalliques	Dennis Wire & Iron Works Co., Ltd	28 août 1916	495 00
"	Les ministères en général	Cinquante (50) classeurs à quatre tiroirs	The Steel Equipment Company, Ltd	29 août 1916	1,745 00
"	Edifices du Parlement	Approvision. d'acier de structure	Dominion Bridge Company	2 sept. 1916	Coût plus 20% plus 10.
"	"	5,000,000 briques ordinaires	National Brick Co. of Laprairie, Ltd	11 sept. 1916	10.50 (par 1000)
"	"	Approvisionnement de 5,000 barils de ciment Portland	Alfred Rogers, Ltd	11 sept. 1916	1 85 par baril
"	"	Approvisionnement de 3,550 ⅝ tonnes de pierre concassée	Howard Rock	11 sept. 1916	1,69 par tonne
"	"	Approvisionnement de 2,000 tonnes de grès Nepean	Howard Rock	11 sept 1916	3,70 par tonne
"	"	Approvisionnement de 5,000 barils de ciment Portland	Canada Cement Co., Ltd	13 sept. 1916	1 85 par baril
"	Edifices des ministères	Approvisionnement de lampes tungstènes	The Canadian Tungsten Lamp Co. Ltd	19 sept. 1916	4,752 50
"	Ferme expérimentale	Houille, par tonne—ant., fourn.	Leclaire & Company		7 35
"	"	" ant., egg.	Leclaire & Company		7 50
"	"	" ant., nut.	Leclaire & Company		7 75
"	"	" ant., poêle	Leclaire & Company		7 50
"	Ministère de la Milice (édifice Woods)	Installation intérieure métallique	Office Specialty M'fg. Co., Ltd	29 sept. 1916	12,997 00
"	Edifices du Parlement	Reconstruction des	P. Lyall & Sons Cons. Co., Ltd	29 sept. 1916	8% jusqu'à $4,000,000 et 7% pour le million additionnel; aucune commission sur l'excédent de $5,000,000 00

"	Edifice du Parlement	Approvisionnement de 4,000 tonnes de grès Nepean	Foran & Thibault	29 sept. 1916	3 70 par tonne
"	Ferme exper. (édifice Flex.)	Construction de	F. H. Cathcart & E. Webster	19 oct. 1916	9,895 00
"	Edifices publics	Courant électrique pour l'éclairage	The Ottawa Electric Company	9 déc. 1916	Liste des taux.
"	Ministère de l'Intérieur	Classeurs à documents	The Steel Equipment Co. Ltd	20 déc. 1916	398 00
"	Min. de la Milice	Armoires en acier	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	2 janv. 1917	4,195 00
"	Ministère de l'Intérieur (Division des terrains scolaires)	Classeurs à documents	The Steel Equipment Company, Ltd	11 janv. 1917	1,475 00
"	Ministère des Postes	Installation intérieure métallique des voûtes	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	11 janv. 1917	1,195 00
"	Edifice du Parlement	Fourniture et érection de 1,800 tonnes d'acier	The Dominion Bridge Co. Ltd	29 janv. 1917	106.00 par tonne
"	"	Fourniture de 1,000 tonnes de grès Nepean	Nepean Sand Stone Quarries Ltd	12 mars 1917	
"	"	Fourniture de 1,000 tonnes de grès Nepean	Campbell McKee & Williams	13 mars 1917	
"	Min. de l'Intérieur (bureau de l'immigration)	Casiers en acier	The Steel Equipment Company, Ltd	22 mars 1917	415 00
"	Edifices des ministères	Fourniture de lampes tungstènes	Garrioch Godard & Company	23 mars 1917	3,639 90
Owen-Sound	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., egg	Davis-Smith-Malone Company		7 15
Palmerston	"	" ant., egg	E. B. Warren		8 00
"	"	" ant., nut	E. B. Warren		8 25
"	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Company Lt.	23 nov. 1916	1,228 00
Paris	"	Houille, par tonne—ant., fourn	Paris C. & L. Company		7 25
"	"	" ant., nut	Paris C. & L. Company		7 25
Parkhill	"	" ant., poêle	Wm. Leary		7 50
"	"	" ant., nut	Wm. Leary		7 50
Pembroke	"	" ant., egg	Dunlop & Company		8 25
"	"	" ant., nut	Dunlop & Company		8 50
Peterborough	"	" ant., egg	H. B. Taylor & Son		7 60
"	Bureau des douanes	" ant., poêle	H. B. Taylor & Son		7 60
Picton	Bureau de poste	" ant., egg	Hepburn Bros		7 75
"	"	" ant., nut	Hepburn Bros		8 00
Port-Arthur	Entrepôt de vérification	" ant., poêle	Whitehead Ltd		9 00
"	"	" ant., nut	Whitehead Ltd		9 00
"	"	" bit	Whitehead Ltd		6 25
"	Bureau de poste	" ant., egg	Whitehead Ltd		9 00
"	"	" ant., nut	Whitehead Ltd		9 00
Port-Colborne	"	" ant., egg	Dr W. Carter		7 00
Port-Hope	"	" ant., egg	E. Brown & Company		7 90
"	"	" ant., nut	E. Brown & Company		7 90
Port-Perry	"	" ant., egg	C. L. Vickery		7 75
"	"	" ant., nut	C. L. Vickery		8 00
Prescott	Bureau des douanes	" ant., egg	I. W. Plumb & Son		8 00
"	Bureau de poste	" ant., egg	I. W. Plumb & Son		8 00
"	"	" ant., nut	I. W. Plumb & Son		8 00
Preston	"	" ant., poêle	Jas. Gillies & Son		7 25
"	"	" ant., nut	Jas. Gillies & Son		7 50
Renfrew	"	" ant., poêle	Jos. Rouselle		8 25
"	"	" ant., nut	Jos. Rouselle		8 50

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contract.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					$ c.
Ontario—Fin.					
Renfrew	Bureau de poste	Changements et additions	Jos. Bourque	1er août 1916	1,125 00
Sandwich	"	Houille, par tonne—ant., egg	E. Breault		7 70
Sarnia	"	" ant., egg	W. A. Brown		7 20
"	"	" ant., nut	W. A. Brown		7 20
Sault-Ste-Marie	"	" ant., egg	Sault-Ste-Marie C. & W. Co		8 25
"	"	" Foyer	Sault-Ste-Marie C. & W. Co		8 00
Seaforth	"	" ant., egg	E. L. Box		7 50
Shelburne	"	" ant., egg	R. A. Jelly		8 50
"	"	" ant., nut	R. A. Jelly		8 50
Smiths-Falls	"	" ant., egg	Thos. Graham		7 65
"	"	" ant., egg	H. A. Crate		7 65
"	"	" ant., nut	Thos. Graham		7 90
"	"	" ant., nut	H. A. Crate		7 90
Steelton	"	" ant., egg	Lyons Fuel Company		8 25
"	"	" ant., nut	Lyons Fuel Company		8 50
Stratford	"	" ant., egg	Frebeg & Heagy		6 82
Strathroy	"	" ant., fourn	H. M. Pincombe		7 35
"	"	" ant., nut	R. M. Pincombe		7 50
Sudbury	"	" ant., fourn	Sudbury C. & W. Co		10 00
"	"	" ant., nut	Sudbury C. & W. Co		11 25
St. Catharines	"	" ant., egg	J. D. Chaplin		8 00
St. Marys	"	" ant., egg	A. Deveney		7 75
"	"	" ant., nut	A. Deveney		7 75
St. Thomas	Bureau des douanes	" ant., egg	M. B. Johnson & Son		6 75
Toronto	"	" ant. foyer	P. Burns & Co		7 50
"	"	" ant., nut	P. Burns & Co		7 90
"	"	" bit	P. Burns & Co		5 75
Toronto	Bâtisse de messag. (rue Front)	" ant., poêle	P. Burns & Company		7 75
"	" "	" ant., egg	P. Burns & Company		7 75
"	" "	" bit	P. Burns & Company		5 75
"	Entrepôt de vérification	" ant., foyer	P. Burns & Company		7 50
"	"	" bit	P. Burns & Company		5 75
"	Bureau de poste	" ant., egg	P. Burns & Company		7 75
"	"	" ant., foyer	P. Burns & Company		7 50
"	"	" ant., nut	P. Burns & Company		7 90

“	“		“	bit.	P. Burns & Company	5 75
“	“					
“	“	52 rue Adelaïde	“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“	station «C»	“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“	“ «D»	“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“	“ «F»	“	ant., nut	P. Burns & Company	7 90
“	“	“ «G»	“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“	“ «G»	“	bit.	P. Burns & Company	5 75
“	“	“ «K»	“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“	“ «K»	“	ant., nut	P. Burns & Company	7 90
“	“	52 rue Adelaïde	“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“	“	“	bit.	P. Burns & Company	5 75
“	Bureau du revenu		“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“		“	ant., nut	P. Burns & Company	7 90
“	“		“	bit.	P. Burns & Company	5 75
“	Garage du bureau de poste		“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“		“	bit.	P. Burns & Company	5 75
“	Bureau de poste (59 rue Victoria)		“	ant., egg	P. Burns & Company	7 75
“	“		“	bit.	P. Burns & Company	5 75
Trenton	“		“	ant., fourn	T. H. Gothart	7 20
“	“		“	ant., nut	B. W. Powers & Son	7 35
Uxbridge	“		“	ant., egg	Jones Hardware Co.	7 40
“	“		“	ant., nut	Jones Hardware Co.	7 65
Walkerton	“		“	ant., fourn	Alex. George	6 87
Walkerville	“		“	ant., egg	W. Woollatt	7 50
“	“		“	ant., nut	W. Woollatt	7 75
Waterloo	“		“	ant., egg	Marton Reidel	7 25
“	“		“	ant., egg	Wm. Hogg	7 25
Welland	“		“	ant., poêle	S. L. Lambert	6 90
Whitby	“		“	ant., egg	E. R. Blow	7 50
“	“		“	ant., nut	E. R. Blow	7 75
Wingham	“		“	ant., fourn	J. A. McLean	7 45
“	“		“	ant., nut	J. A. McLean	7 70
Woodstock	“		“	ant., egg	B. Blair Company	7 45
	Manitoba.					
Brandon	Ferme expérimentale		Houille, par tonne—	ant., poêle	North American Collieries	12 00
“	“		“	bit., can	North American Collieries	8 85
“	Bureau de poste		“	ant., poêle	Barclay & O'Hara	11 60
“	“		“	bit., can	North American Collieries	8 85
“	“		“	bit., can	Barclay & O'Hara	4 55
“	Bâtisse d'immigration		“	ant., poêle	Barclay & O'Hara	11 75
Carman	Bureau de poste		“	ant., egg	Western Coal Co.	10 70
Dauphin	“		“	ant., egg	Western Coal Co.	11 15
Deloraine	Bâtisse d'immigration		“	ant., nut	E. M. Chalmers	13 25

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
Manitoba—Fin.					
Deloraine	Bâtisse d'immigration	Houille, par tonne—bit	E. M. Chalmers		10 00
Emerson	Bureau de poste	" ant., fourn	Western Coal Co		10 05
"	"	" bit	Estate Chas. Whitman		9 00
"	Bâtisse d'immigration	" ant	Western Coal Co		10 05
Le Pas	Bureau de poste	" ant., poêle	Vogier		13 00
Minnedosa	"	" ant., egg	Western Coal Co		11 20
Morden	"	" ant., fourn	Western Coal Co		10 60
"	"	" bit	North American Collieries		9 45
Neepawa	"	" ant., egg	Western Coal Co		11 10
"	"	" ant., poêle	Western Coal Co		11 10
Portage-la-Prairie	"	" ant., poêle	Western Coal Co		11 10
"	"	" ant., nut	Western Coal Co		10 70
"	"	" bit	North American Collieries		9 15
"	Arsenal	" ant., fourn	Western Coal Co		10 70
"	"	" bit	North American Collieries		9 15
Selkirk	Bureau de poste	" ant., egg	Thos. Reid		11 15
Souris	"	" bit	North American Collieries		8 85
"	"	" ant., poêle	T. H. Patrick		12 15
Stonewall	"	" ant., egg	W. Seed		11 50
St-Boniface	"	" ant., egg	North American Collieries		11 00
Virden	"	" ant., egg	Western Coal Co		11 80
"	"	" bit	North American Collieries		8 65
Winnipeg	Salle d'immigration n° 1	" ant., egg	Standard Supply & Fuel Co		11 25
"	" n° 2	" ant., egg	Standard Supply & Fuel Co		11 25
"	" n° 3	" ant., egg	J. G. Hargrave & Co		11 25
"	Bureau de poste (vieux)	" ant., egg	Western Coal Co		11 25
"	" (nouveau)	" ant., egg	Western Coal Co		11 25
"	Nouvel entrepôt de vérification	" bit	Western Coal Co		7 60
"	Station postale «B»	" ant., egg	J. G. Hargrave & Co		11 25
"	" «D»	" ant., poêle	J. G. Hargrave & Co		11 25
Alberta.					
Athabaska Landing	Bureau d'immigration	Houille, par tonne—bit	Athabaska Feed Co		4 50
"	"	" bit., can	Athabaska Feed Co		4 00

Bassano	Edifice public	"	ant., egg	Atlas Lumber Company		9 50
"	"	"	ant., nut	Atlas Lumber Company		9 00
Calgary	Salle d'immigration	"	ant., egg	F. W. Mapson & Co.		8 50
"	"	"	bit., can	F. W. Mapson & Co.		5 50
"	Entrepôt de vérification	"	bit	North American Collieries		5 10
"	Salle d'exercices militaires	Construction de la		A. G. Creelman & Co.	29 sept. 1916	282,051 45
Castor	Bureau d'immigration	Houille, par tonne—	bit., can	A. D. McCormack		3 00
Edmonton	Bâtisse d'immigration	"	lignite	Crown Coal Co.		2 95
"	Bureau de poste	"	lignite	Crown Coal Co.		2 95
Edson	Bureau d'immigration	"	bit	North American Collieries		5 70
Entwistle	"	"	ant., poêle	North American Collieries		4 20
Grande-Prairie	"	"	bit	C. H. Dunlop		6 50
Lacombe	Ferme expérimentale	"	ant., fourn	H. A. Day		7 25
"	"	"	bit	H. A. Day		4 50
"	"	"	ant., egg	H. A. Day		7 25
Lethbridge	Bureau de poste	"	bit., can	City Cartage Company		4 50
"	Edifice public (nouveau)	"	galt	City Cartage Company		4 50
"	Ferme expérimentale	"	bit	North American Collieries		4 85
"	Bureau des douanes	Monte-charge		J. & W. Marnock	11 janv. 1917	1,675 00
Red-Deer	Edifice public	Houille, par tonne—	bit., can	D. A. McGill		4 35
Strathcona	Bâtisse d'immigration	"	bit., can	North American Collieries		5 00
"	Bureau de poste	"	bit	North American Collieries		5 00
Vermilion	Bureau d'immigration	"	ant., poêle	North American Collieries		14 00
"	Bureau de poste	"	ant., poêle	North American Collieries		14 00
Viking	Bureau d'immigration	"	bit., can	Steve Jones		4 75
Wainwright	"	"	bit., can	North American Collieries		6 05
Weteskawin	Edifice public	"	bit	Geo. H. Bayless		5 00
	Saskatchewan.					
Battleford	Bureau de poste	Houille, par tonne—	ant., egg	North American Collieries		13 50
"	"	"	bit	North American Collieries		6 55
"	"	"	ant., egg	North Battleford M'f'g. Co		12 55
"	"	"	bit	North Battleford M'f'g. Co		6 00
Biggar	Bureau d'immigration	"	bit	North American Collieries		6 55
Estevan	Bureau de poste	"	lignite	T. D. Munro		2 05
Gravelbourg	"	"	ant., poêle	North American Collieries		13 30
"	"	"	bit	North American Collieries		9 25
Humboldt	"	"	ant., egg	Bell & Dohm		12 60
"	"	"	ant., nut	Bell & Dohm		12 75
Indian-Head	Ferme expérimentale	"	ant., egg	James Conn		11 50
"	"	"	bit	James Conn		8 50
"	Pépinière forestière	"	ant., fourn	James Conn		11 50
"	"	"	bit	James Conn		8 50
"	"	"	ant., poêle	James Conn		11 50
Kerobert	Bureau d'immigration	"	galt	North American Collieries		8 15
Lloyminster	Salle d'immigration	"	bit., can	John Spencer		5 25
"	"	"	bit	John Spencer		5 25

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Fin.*				$ c.
	Saskatchewan—Fin.				
Maple-Creek	Bureau de poste	Houille, par tonne—ant., fourn.	A. A. Meneley & Co.		13 00
"	"	" bit.	A. A. Meneley & Co.		7 00
Melfort	"	" ant., egg.	North American Collieries		13 30
Moose-Jaw	"	" ant., egg.	W. Hannah		10 45
"	"	" ant., poêle	W. Hannah		10 45
"	Bâtisse d'immigration	" bit., can	W. Hannah		7 25
North-Portal	"	" bit.	J. E. Daher		3 75
Regina	Bureau de poste	" ant., egg.	Whitmore Bros		11 25
"	"	" bit., can	North American Collieries		7 65
"	Bureau des terres fédérales	" ant., egg.	Whitmore Bros		11 25
Rosthern	Ferme expérimentale	" ant., egg.	Monarch Lumber Co.		14 15
"	"	" ant., nut	Monarch Lumber Co.		14 49
"	"	" bit.	McDiarmid & Co.		8 50
Saskatoon	Bureau de poste	" ant., egg.	Armstrongs Ltd		13 25
"	Bâtisse d'immigration	" bit.	Armstrongs Ltd		7 00
"	"	" ant., poêle	Armstrongs Ltd		13 25
Scott	Ferme expérimentale	" ant., egg.	Beaver Lumber Co		13 50
"	"	" bit.	Beaver Lumber Co		7 00
Sutherland	Maison de pension et pépinière	Construction d'une	R. B. MacLeos & R. J. Arrand		7 00
Unity	Bâtisse d'immigration	Houille, par tonne— bit	Unity Lumber Co.		6 50
Yorkton	Bureau de poste	" ant., egg.	C. S. Hiltgen & Co.		12 50
"	"	" bit.	North American Collieries		9 75
Wadena	Bâtisse d'immigration	" bit.	Prince Rupert L. C		8 25
Weyburn	Bureau de poste	" bit.	North American Collieries		7 45
Wilkie	Bâtisse d'immigration	" bit.	Reliance L. Co.		8 50
"	"	" ant., nut	Reliance L. Co.		14 00
	Colombie-Britannique.				
Aschroft	Edifice public	Construction d'un	Edw. Hunt	30 oct. 1916	9,757 00
Little-Saanich Vic-	Edifice de l'observatoire	Peinturage du dôme	The Melrose Company Limited	19 juin 1916	855 00
"	Edifice de l'observ. nouveau	Accessoires en acier	The Steel Equipment Co. Ltd.	9 août 1916	300 00
Vancouver	Enlèv. de maisons et cabine	(Ave Gore)	A. Campbell & W. Crawford	6 mai 1916	185 00
L'item suivant a été reçu trop tard pour être inséré dans le rapport de 1915-1916.					
Ottawa	Division de l'irrigation	Armoires en acier	The Office Specialty M'f'g. Co. Ltd.	30 nov. 1915	125 00

Localité	Ouvrage	Nature du travail	Entrepreneur	Date	Prix
HAVRES ET RIVIÈRES.					
Nouvelle-Ecosse.					
East-River	Barrières d'écluse, etc	Construction de	Roger Miller & Sons, Ltd	14 juin 1916	Liste des prix.
St.-Peter's-Narrows	Dragage	Classe «B» par verge cube	The Coastal Dredging & Construction Co., Ltd	29 nov. 1916	0 28
Nouveau-Brunswick.					
Bathurst	Dragage	Classe «B» par verge cube	The Northern Dredging & Const. Co., Ltd	22 juin 1916	0 30
"	"	«B» par verge cube	The Northern Dredging & Const. Co., Ltd	27 oct. 1916	0 30
St-Jean (ouest)	Remblayage et mur de soutènement		The Maritime Dredging & Const. Co., Ltd	15 juill. 1916	Liste des prix.
" "	Changement au remblayage		The Maritime Dredging & Const. Co., Ltd	14 nov. 1916	Coût plus 10%.
" "	Hangar en bois sur le quai n° 1	Bassin 16—construction du	D. C. Clark	27 nov. 1916	Liste des prix.
" "	Remplissage en pierre sous le hangar du quai n° 1, bassin 16		J. E. Kane and W. T. Ring	22 déc. 1916	Liste des prix.
Québec.					
Grand'Mère (chutes)	Construction et entretien des glissoirs, p. billots, etc		The Laurentide Co., Ltd	28 déc. 1916	
Laprairie	Construc. des travaux de protection et parachèvement de la levée		Carlton Construction Co., Ltd	8 nov. 1916	Liste des prix.
Lauzon	Travaux supplémentaires au bassin de radoub	Construction de	M. P. & J. T. Davis	2 août 1916	51,500 00
Riv. St-Maurice	Dragage	Classe «B» par verge cube	La Cie Générale d'Entreprises Publiques	27 sept. 1916	0 09
Ontario.					
Fort-William (riv. Mission)	Remplissage en pierre additionnel dans les caissons	Par verge cube	The Thunder Bay Contracting Co., Ltd	13 juill. 1916	1 30
"	Répar. aux caissons 101 à 105		The Thunder Bay Contracting Co., Ltd	5 oct. 1916	Prix approxim., 46,188 49
Grande-Rivière	Dragage	Classe «B» par verge cube	The Great Lake Dredging Co., Ltd	20 juill. 1916	0 12
Port-Hope	"	Classe «B» par verge cube	The Randolph Macdonald Co., Ltd	29 mai 1916	0 18
Port-Maitland	"	Classe «B» par verge cube	Confederation Construction Co., Ltd	10 juin 1916	0 12
"	"	Classe «B» par verge cube	The Great Lakes Dred'g. & Const. Co., Ltd	23 nov. 1916	0 12
Port-Stanley	Brise-lames	Prolongement du	M. J. Hogan	2 nov. 1916	Liste des prix.
Colombie-Britannique.					
False-Creek	Dragage (additionnel)	Classe «B» par verge cube	The Pacific Dredging Co., Ltd	8 juill. 1916	0 25
Steveston (rivière Fraser)	Section 2 de la jetée	Continuation de la	Marsh-Hutton Powers Co., Ltd	15 août 1916	Liste des prix.
Vancouver	Hangar en bois sur le quai	Continuation du	Snyder Bros, & Brethour, Ltd	2 mai 1916	44,994 00

ETAT Nº 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGE.			$ c.
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outil. du ministère pour Ontario et Québec pour 1916-1917	R. E. Boyd and Company	1er mai 1916.	Liste des prix.
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec pour 1916-1917	Builders Sales, Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec pour 1916-1917	Dunlop Tire & Rubber Goods, Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec pour 1916-1917	Goodyear Tire & Rubber of Canada, Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec pour 1916-1917	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec pour 1916-1917	Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1916-1917	The Garlock Packing Co	1er " 1916.	" "
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1916-1917	The Ottawa Paint Works, Limited	1er " 1916.	"
Fourniture de valves de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1916-1917	Samuel Fisher, Registered	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1916-1917	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1916-1917	Goodyear Tire & Rubber of Canada Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1916-1917	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1916-1917	Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd	1er " 1916.	" "
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1916-1917	The Garlock Packing Company	1er " 1916.	" "
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1916-1917	The Standard Paint Co. of Canada, Ltd	1er " 1916.	" "

Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outillage de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	The Crabbe Hardware Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	The Rogers Hardware Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	Goodyear Tire & Rubber of Canada Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage pour le ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	The Garlock Packing Co	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	The Standard Paint of Canada Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916-1917	The Rogers Hardware Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1916-1917	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1916-1917	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1916-1917—	Canadian Fairbanks-Morse Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1916-1917	Goodyear Tire & Rubber of Canada Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1916-1917	The Garlock Packing Co	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de peintures et huiles à peinture pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Manitoba, pour 1916-1917	The Standard Paint & Varnish Co., Ltd	1er	"	1916.	"	"
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Buckingham, pour 1916-1917, par tonne	Andrew Baile	1er	"	1916.		50
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Chicoutimi, Qué., 1916-1917, par tonne	Canadian Import Company	1er	"	1916.		4 79
Fourniture de charbon pour dragues et outillage du ministère pour Grandes-Piles, Qué., pour 1916-1917, par tonne	Andrew Baile	1er	"	1916.		5 50
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Québec, pour 1916-1917, par tonne	Canadian Import Company	1er	"	1916.		4 79
Fourniture de charbon pour les dragues et l'outillage du ministère pour Rimouski, Qué., pour 1916-1917, par tonne	Canadian Import Company	1er	"	1916.		6 05
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Trois-Rivières, Qué., pour 1916-1917, par tonne	Canadian Import Company	1er	"	1916.		4 37
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Verdun, Qué., pour 1916-1917, par tonne	Canadian Import Company	1er	"	1916.		5 55

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite*.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGE—*Suite*.			$ c.
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Verdun, Qué., pour 1916-1917, par tonne	L. Cohen & Son	1er mai 1916	5 90
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Haileybury, Ont., pour 1916-1917, par tonne	F. P. Weaver Coal Company ,Ltd	1er " 1916	5 88
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Hamilton, Ont., pour 1916-1917, par tonne	Gillies-Guy, Ltd	1er " 1916	4 30
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Ottawa, Ont., pour 1916-1917, par tonne	Ottawa Transportation Co., Ltd	1er " 1916	5 00
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Port-Burwell, Ont., pour 1916-1917, par tonne	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	1er " 1916	4 03
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Port-Stanley, Ont., pour 1916-1917, par tonne	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	1er " 1916	3 33
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Sturgeon-Falls, Ont., pour 1916-1917, par tonne	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	1er " 1916	5 68
Fourniture de charbon pour les dragues et outillge du ministère pour Bathurst, N.-B., pour 1916-1917, par tonne	F. P. Elkin	1er " 1916	5 90
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Chatham, N.-B., pour 1916-1917, par tonne	F. P. Elkin	1er " 1916	5 90
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Shippagan, N.-B., pour 1916-1917, par tonne	F. P. Elkin	1er " 1916	6 40
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Campbellton, N.-B., pour 1916-1917, par tonne	R. K. Shives	1er " 1916	5 50
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Canso, N.-E., pour 1916-1917, par tonne	A. N. Whitman & Son, Ltd	1er " 1916	5 00
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Fort-Lawrence, N.-E., pour 1916-1917, par tonne	W. A. Fillmore	1er " 1916	4 15
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Liverpool, N.-E., pour 1916-1917, par tonne	Southern Salvage Co., Ltd	1er " 1916	4 15
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Mulgrave, N.-E., pour 1916-1917, par tonne	A. C. Aucoin	1er " 1916	4 70
Fourniture de charbon pour dragues et outillage du ministère pour Pictou, N.-E., pour 1916-1917, par tonne	Gammon & Weir	1er " 1916	4 80
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Charlottetown, I.-P.-E., pour 1916-1917, par tonne	Buntain Bell Co. Ltd	1er " 1916	3 00
Fourniture de charbon pour les dragues et outillages du minitère pour Selkirk, Man., pour 1916-1917, par tonne	The Winnipeg Supply & Fuel Co. Ltd	1er " 1916	6 60
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Winnepegosis, Man., pour 1916-1917, par tonne	The Winnipeg Supply & Fuel Co. Ltd	1er " 1916	7 80

Fourniture d'huile pour cylindre, pour l'outillage du dragage pour Ontario et Québec, pour 1916–1917, par gallon	The British American Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 38
Fourniture de suif pour cylindre, pour l'outillage du dragage pour Ontario et Québec, pour 1916–1917, par livre	The British American Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 10½
Fourniture d'huile à machine, pour l'outillage du dragage pour Ontario et Québec, pour 1916–1917, par gallon	The Imperial Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 53½
Fourniture de graisse pour chaînes et câbles, pour l'outillage du dragage pour Ontario et Québec, pour 1916–1917, par livre	The Imperial Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 $02\frac{85}{100}$
Fourniture d'huile de pétrole, pour l'outillage du dragage pour Ontario et Québec, pour 1916–1917, par gallon	McCool Bros & Co	17 " 1916	0 05¼
Fourniture de graisse de compression, pour l'outillage du dragage pour Ontario et Québec, pour 1916–1917, par livre	McCool Bros & Co	17 " 1916	
Fourniture d'huile pour cylindre, pour l'outillage du dragage pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, par gallon	The British American Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 36
Fourniture d'huile de pétrole pour l'outillage du dragage pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, par gallon	The British American Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 18
Fourniture de graisse de compression pour l'outillage du dragage pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, par livre	The British American Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 06
Fourniture d'huile de machine pour l'outillage et du dragage pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, par gallon	The Imperial Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 54½
Fourniture de graisse pour chaînes et câbles pour l'outillage du dragage pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, par livre	The Imperial Oil Co., Ltd	" 1916	0 03
Fourniture de suif pour l'outillage du dragage pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, par livre	Canadian Oils Companies Ltd	17 " 1916	0 08
Fourniture d'huile pour cylindre, pour l'outillage du dragage pour l'Ile-du-Prince-Edouard par gallon	The British American Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 38
Fourniture d'huile pour machine, pour l'outillage du dragage pour l'Ile-du-Prince-Edouard pour 1916–1917, par gallon	The Imperial Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 54½
Fourniture de graisse pour les chaînes et les câbles, pour l'outillage du dragage pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916–1917, par livre	The Imperial Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 03
Fourniture d'huile de pétrole pour l'outillage du dragage pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916–1917, par gallon	McCool Bros & Co	17 " 1916	0 19¼
Fourniture de graisse de compression pour l'outillage du dragage pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916–1917, par livre	Canadian Oils Companies Ltd	17 " 1916	0 06½
Fourniture de suif pour l'outillage du dragage pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1916–1917, par livre	Canadian Oils Companies Ltd	17 " 1916	0 08
Fourniture d'huile pour cylindre, pour l'outillage du dragage pour le Manitoba, pour 1916–1917, par gallon	The British American Oil Co., Ltd	17 " '16	0 50
Fourniture d'huile à machine pour l'outillage du dragage pour le Manitoba, pour 1916–1917, par gallon	The Imperial Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 56½
Fourniture de graisse pour les chaînes et les câbles pour l'outillage du dragage pour le Manitoba, pour 1916–1917, par livre	The Imperial Oil Co., Ltd	17 " 1916	0 03¼
Fourniture d'huile de pétrole pour l'outillage du dragage pour le Manitoba, pour 1916–1917, par gallon	Canadian Oils Companies Ltd	17 " 1916	0 20
Fourniture de graisse de compression pour l'outillage du dragage pour le Manitoba, 1917, par livre	Canadian Oils Companies Ltd	17 " 1916	0 07
Fourniture de 200 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Chicoutimi, Qué., pour 1916–1917, par tonne	Canadian Import Company	5 juin 1916	6 15
Fourniture de 1,500 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Montréal, Qué., pour 1916–1917, par tonne	Canadian Import Company	5 " 1916	3 79

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Fin*.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGE—*Fin*.			$ c.
Fourniture de 800 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Québec, pour 1916–1917, par tonne	Canadian Import Company	5 juin 1916	4 79
Fourniture de 200 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Rimouski, Qué., pour 1916–1917, par tonne	Canadian Import Company	5 " 1916	6 05
Fournitures de 575 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Trois-Rivières, Qué., pour 1916–1917, par tonne	Canadian Import Company	5 " 1916	4 37
Fourniture de 125 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Verdun, Qué., pour 1916–1917, par tonne	Canadian Import Company	5 " 1916	5 55
Fourniture de 500 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Lévis, Qué., pour 1916–1917, par tonne	Pierre Robitaille	27 sept. 1916	6 60
Construction d'une chaudière pour la drague "P.W.D. No. 120"	Campbell Steel & Iron Works, Ltd	27 janv. 1917	3,000 00
Mise en cale sèche, peinturage et examen de la drague "King Edward"	B. C. Marine, Limited	15 fév. 1917	Prix d'unité.
Fourniture de bois pour la drague "P.W.D. No. 125"	Mason Gordon & Company	19 fév. 1917	7,024 93
Service télégraphique du gouvernement.			
Envoi par train de fret des articles nécessaires aux lignes télégraphiques du Yukon, Hazelton, C.-B., par livre	Geo. M. Beirnes	12 mai 1916	0 17 c.
Envoi par train de fret des articles nécessaires aux lignes télégraphiques à Télegraph Creek, C.-B, par livre)	J. F. Callbreath	10 juin 1916	0 11$\frac{58}{100}$
Fourniture et livraison de 10 nœuds de câble sous-marin à Halifax, N.-E.	Siemens Company of Canada, Ltd	5 juill. 1916	12,165 00
Fourniture de 163,500 livres de fil télegraphique pour les lignes du gouvernement à Kamloops et Vancouver, C.-B	The Steel Co., of Canada, Ltd	5 juil. 1916	1,273 50

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1917.						$ c.
1er avril	Webb & Bradburn	Sa Majesté	Vente des parties des emplacements n° 6 et 7, Fort-William, riv. McKellar, Ont.	Améliorations de la riv. McKellar.	3·46 acres	14,122 30
10 "	Geo. Chisholm	"	Vente de terrain sur le côté ouest de la rivière de l'est, Stonehouse-Point, N.-E.	Améliorations de la riv. de l'est.	0·6 acre	300 00
16 "	Temiskaming & Northern R'y. Commission.	"	Transfert d'une partie de l'emplacement n° 9, 1ère con., tp. de Dymend, Ont.	Emplacement pour le quai de New-Liskeard.	20,625 pieds	
28 "	C. H. Henley, *et al.*	"	Vente de terrain à Spry-Bay, N.-E.	Droit de passage jusqu'au quai.	0·28 acre	100 00
29 "	T. K. Scovil	"	Vente d'une partie de l'emplacement n° 3 à Portland, Ont.	Emplacement pour le quai.	580 pds carrés	50 00
2 mai	J. D. McEachern	"	Vente de terrain à Malignant-Cove, N.-E.	Passage jusqu'au quai	0·9 acre	100 00
3 "	J. Bédard	"	Quittance de tous les dommages et réclamations en rapport avec l'inondation de l'emplac. n° 48, tp de Guigues, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		69 13
11 "	Sa Majesté	Ville de Le Pas.	Octroi d'une partie de la réserve de la baie d'Hudson, à Le Pas, Man.		0·02 acre	Octroi gratuit
17 "	"	E. Sugarman	Vente du vieux fer à l'édifice du parlement, Ottawa, Ont			7,000 00
25 "	J. B. Delay	Sa Majesté	Quittance de tous dommages et réclamations en rapport avec l'inondation de l'emplac. n° 61, tp de Guigues, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		50 00
31 "	Emma Aylmer	"	Vente d'une partie de l'emplac. n° 517, Chase, C.-B.	Emplacem. pour l'édifice public.		1 00
.. "	Arthur Lachapelle	"	Quittance de tous dommages et réclamations en rapport avec le loyer du site du phare, etc., St-François du Lac, Qué.			6 00
1er juin	J. Manual	"	Vente des emplac. n° 25 et 26, rue Kent, Ottawa, Ont., et l'emplac. n° 16, rue Victoria.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		77,000 00
1er "	J. Manuel	"	Vente des emplac. n° 40, 41 et 42, rue Vittoria, et des parties des emplac. n° 27 et 28, rue Wellington, Ottawa, Ont	"		100,000 00
2 "	A. A. Fournier, Ltée	"	Quittance *re* l'emplac. n° 4, côté nord de la rue Wellington, les emplac. n° 19 et 20, rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		58,376 00
5 "	G. H. Gemmill	"	Transfert de l'emplac. n° 43 et une partie de l'emplac. n° 4, côté sud de la rue Vittoria, et des parties des emplac. n° 30 et 31, côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.		58,000 00

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1917.						$ c.
6 juin	F. B. McLaren *et ux*	Sa Majesté	Vente du terrain du quai à Port-Clyde, N.-E.	Site pour quai		401 36
10 "	Joseph Houle	"	Quittance de tous dommages et réclamations *re* l'inondation des emplac. 1B et 2B, rang 3, tp de Duhamel, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		41 50
11 "	Norbert Dupuis	"	Quittance de tous dommages *re* le dragage à ruisseau Bois-Blanc, Qué.			24 00
11 "	Geo. Dupuis	"	Quittance des dommages *re* le dragage à ruisseau Bois-Blanc, Qué.			20 50
13 "	Sa Majesté	Conseil municipal de Rigaud.	Vente d'une partie de l'emplac. n° 79 avec le quai à Rigaud, Qué.	19,800 pds carrés		4,000 00
16 "	D. McIntosh	Sa Majesté	Vente d'une partie de la moitié Est de l'empl. n° 9, 5e conc., tp de Bucks, Ont.	Barrage du réservoir de Timiskaming.	2·75 acres	
20 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouver. fédéral.	Transfert du site du quai à Bayswater, N.-B.		13,600 pieds	Transfert gratuit.
20 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouver. fédéral.	Transfert du site du quai, à Gagetown, N.-B.		23,600 pds carrés	"
20 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouver. fédéral.	Transfert du site du quai, à Kennebecasis-Isld, N.-B.		17,070 pds carrés	"
21 juin	John Sloan	Sa Majesté	Quittance de toutes réclamations en rapport avec les blessures causées par une explosion.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		1,000 00
21 "	Maria Ferrier (veuve de H. Bélanger).	"	Quittance de toutes réclamations *re* la mort causée par une explosion.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		1,000 00
22 "	Onésime Chayer	"	Quittance de toutes réclamations *re* des blessures causées par une explosion.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		500 00
23 "	Commission de chemin de fer *Timiskaming Northern, Ont.*	"	Vente d'une partie de l'emplac. n° 9, 1ère con., tp de Dymend, Ont.	Quai à New-Liskeard	0·47 acres	
26 "	A. M. Andrews	"	Vente d'une partie de l'emplac. n° 5, 5e con., tp de Harris, Ont.	Barrage du réservoir de Timiskaming.	120 acres	
29 "	Emily Bell	"	Quittance de toutes réclamations et dommages *re* la partie de l'emplac. n° 24, Hamilton, Ont.	Bureau de poste		33,920 00
29 "	Alex. Sleunwhite	"	Vente d'un nouveau morceau de terre à Terrance, N.-E.	Passage jusqu'au quai	0·21 acre	225 00
3 juillet	J. B. Young	"	Vente de terrain à Young's-Cove, N.-E.	Brise-lames	⅓ acre	50 00
4 "	Lucy Barrow	"	Quittance de tous dommages *re* la partie de l'emplac. n° 24, Hamilton, Ont.	Bureau de poste		23,320 00

19 "	John Lynch	"	Quittance de tous dommages *re* la moitié ouest de l'emplac. n° 40, rang 2, tp de Fabre, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming		75 00
31 "	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	"	Transfert du quai et la propriété Clayoquot, C.-B.			Transfert gratuit.
31 "	A. Slavin et C. Slavin	"	Vente de terrain à Sydenham, Ont	Site de l'édifice public		1,000 00
3 août	*The Kent Lumber Co., Ltd.*	"	Quittance de tous dommages causés par le dragage à Gold-River, N.-E.			1 00
7 "	Sa Majesté	Corporation de la cité d'Ottawa.	Contrat pour compensation *re* le barrage des rues, côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont., et la corporation paye au gouvernement annuellement	Nouvel édifice des ministères.		11,506 62 406 24
7 "	Corporation de la cité d'Ottawa.	Sa Majesté	Quittance à propos de certaines rues et des parties de rues, etc., Ottawa, Ont.	Nouvel édifice des ministères.		1 00
11 "	Corporation de la cité d'Hamilton,	"	Octroi d'une partie de l'emp. n° 24, Hamilton, Ont.	Bureau de poste		1 00
11 "	David Cadieux (père)	"	Quittance de toutes réclamations et dommages causés par l'inondation d'une partie de l'emp. n° 35, tp de Guigues, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		488 00
12 "	David Cadieux (père et fils).	"	Quittance de toutes réclamations et dommages causés par l'inondation d'une partie de l'emp. n° 35, tp de Guigues, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming		165 64
13 "	Daniel Dampsey	"	Vente d'une partie de la moitié nord de l'emp. n° 8, con. 2, tp de Casey, Ont.	Barrage du réservoir de Timiskaming.	13·75 acres	
14 "	Certificat de propriété	"	Vente des parties de l'emp. n° 45, Esquimalt, C.-B.			
28 "	Joseph St-Germain	"	Quittance pour toutes réclamations et dommages causés par l'inondation d'une partie de l'emp. n° 38, rang 3, tp de Guigues, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		300 00
29 "	T. P. Kelly	"	Vente d'une partie de l'emp. n° 10, con. D, île n° 2, Fort-William, Ont.	Améliorations aux rivières Kaministiquia et Mission.		3,075 73
15 sept.	A. M. Andrews	"	Vente d'une partie de l'emp. n°8, con. 5, canton de Harris, Ont.	Barrage du réservoir de Timiskaming.	191 acres	
9 "	A. Piché	"	Quittance de toutes réclamations pour dommages causés à l'emp. n° 63, tp de Fabre, Qué.	Barrage du réservoir de Timiskaming.		49 00
1916.						
15 sept.	La corporation de la ville de Port-Arthur.	Sa Majesté	Octroi d'une pièce de terrain, étant une partie de l'emp. n° 5 P, Port-Arthur, Ont.	Pour fins publiques	0·77 acre	1 00
6 oct.	S. Christian *et al.*	"	Vente de terrain à Bear-Cove, N.-E.	Débarcadère pour bateaux		37 50
7 "	Service Naval	Ministères des T publics	Transfert de terrain à Tuff's-Cove, Halifax, N.-E.	Cale sèche		Transfert gratuit.
7 "	Avis d'abandon		Abandon de terrain à Albert, N.-B.	Site pour quai	1 acre	
11 "	Sa Majesté	Corporation de Port-Arthur.	Octroi d'un morceau de terrain à Port-Arthur Ont.		0·46 acre	Transfert gratuit.

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite*.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Descriptions de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1916.						
17 oct.	C. E. McDonald *et ux.*	Sa Majesté	Vente de terrain à Weldford, N.-B.	Droit de passage jusqu'au quai.	0·17 acre	15 00
2 nov.	A. R. Armstrong	"	Vente de l'emp. n° 3 et la moitié de l'emp. n° 4, New Liskeard, Ont.	Barrage du réservoir de Témiskaming.	0·146 acre	150 00
5 "	Gouv. provincial de Qué.	Gouv. du Dominion.	Lettres patentes relatives à l'emp. riverain, Hudson, Qué.	Quai	0·7 acre	430 82
28 "	J. W. J. Presso	Sa Majesté	Vente de l'emp. n° 190, Latchford, Ont.	Barrage de Latchford		267 08
5 déc.	A. Bouchard	"	Echange de terrain à Ste-Geneviève-de-Batiscan, Qué.	Abords du quai		
5 "	A. A. St. Arnauld	"	Echange de terrain à Ste-Genev.-de-Batiscan, Qué.	Abords du quai		
14 "	Ministère de l'Intérieur	Ministère des T. publics.	Transfert d'une pièce de terrain au nord-est de la sect. 30, tp. 70, rivière Carlling, C.-B.	Service du télégraphe		Transfert gratuit.
22 "	Sa Majesté	F. E. Clark	Vente d'une chaloupe sur le lac Nipissing			122 00
29 "	Le Roi *vs* Western *et al.*	ImperialCo.,Ltd	Certificat de jugement en rapport avec le bassin de radout d'Esquimalt.			20,550 00
30 "	Trefflé Jacob	Sa Majesté	Vente de terrain à Ste-Geneviève-de-Batiscan, Qué.	Abords du quai	830·1 pds carrés.	180 00
1917.						
15 janv.	Sa Majesté	Commissaire du havre d'Hamilton.	Octroi de deux morceaux de terrain à Hamilton.	Construction du havre		Octroi gratuit.
16 "	P. F. Bulger	Sa Majesté	Vente d'une partie de la moitié sud des emp. 7 et 8, 3e con., tp de Casey, Ont.	Barrage du Timiskaming.	9·25 acres	
18 "	W. Rosenberger	"	Vente d'une partie de la moitié nord de l'emp. n° 8 6e con., tp de Harris, Ont.	" "	82 acres	
26 "	Sa Majesté	Jos. Hogue	Octroi de parties des emp. n°s 141 et 142 Ste-Thérèse de Blainville, Qué.	Entreprise privée		1 00
30 "	Avis d'abandon		Abandon d'un terrain à Port-Hastings, Ont.	Site du quai	4 acres	
2 fév.	Margaret S. Christie	Sa Majesté	Vente de terrain de l'emp. n° 32, section 6, à Grande-Prairie, Alta.	Bureau de télégraphe du gouv.		300 00
3 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Albert, N.-B.	Site du quai	1¼ acre	
15 "	J. A. Giard	Sa Majesté	Vente de terrain à St.-Roch (Richelieu Qué.)	"	5,325 pds carrés.	300 00
15 "	J. Richer	"	Vente de terrain à St-Roch (Richelieu Qué.)	"	6,578 pds carrés.	300 00
28 "	Certificat de propriété		Vente d'une partie de l'emp. n° 2617, North-Bulkley, C.-B.	Bureau de télégraphe	0·23 acre	

3 mars	"		Vente d'une partie de l'emp. riverain n° 40, Le Pas, Man.	Quai		
8 "	"		Vente de l'emp. "A", section 1, Clayoquot, C.-B.	Bureau de télégraphe		
9 "	Sa Majesté	Ville de Lévis	Octroi d'une pièce de terrain à Lévis, Qué.		3,926 pds	
10 "	"	Sacho Frères	Vente des machineries de la vieille buanderie "Baker" Ottawa, Ont.			650 00
15 "	Sévère Amyot	Sa Majesté	Vente d'une pièce de terrain à Québec, Qué.	Prolongement du bureau de poste.	890·3 pds carrés.	1,000 00
16 "	H. N. Bate Realty Corporation Ltd.	"	Vente de l'emp. n° 3, côté nord de la rue Rear, Ottawa, Ont.	Pour fins publiques	18·1 perches	11,000.00 5% d'intérêt.
17 "	J. & W. Keswick	"	Vente de terrain à Bass-River, N.-B.	Site du quai	0·19 acre	30 00
22 "	W. H. Mundle *et al.*	"	Vente d'une partie de l'emp. n° 2 Kemptville, Ont.	Site de l'édifice public		2,000 00
1893.						
24 juill.	Avis d'expropriation		Expropriation du terrain et l'emp. riverain à Bayfield, N.-E.	Quai		
1895.						
10 juill.	T. Marks *et ux*	Sa Majesté	Vente d'une partie de l'emp. n° 18, Port-Arthur, Ont.	Fins publiques	0·23 acre	1 00
1899.						
13 déc.	T. Macbeth	"	Vente d'une partie de l'emp. n° 5, côté ouest de la rue Dundas, London, Ont.	Salles d'exercices militaires.		4,950 00
1901.						
16 mai	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Englishtown, N.-E.	Quai	¼ acre	
1906.						
20 oct	J. Arthur Lavigne	Sa Majesté	Vente d'une partie de l'emp. n° 182, Trois-Pistoles, Qué.	Quai et ses abords	5,893 pds carrés.	100 00
1913.						
21 mai	W. Ash & E. R. Rogers	Sa Majesté	Vente de terrain à Aurora, Ont.	Edifice public		2,000 00
1914.						
15 août	Avis d'expropriation		Terrain exproprié à Dalhousie, N.-B.	Edifice public	2,600 pds carrés.	
1915.						
5 janv.	W. D. Morris *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain à Harleich-Point (Pile Wall, Ont.	Quai	½ acre	600 00

N° 2—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Descriptions de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
8 mars	Elie Joel Rochon	Sa Majesté	Vente d'une partie de la moitié ouest de l'emp n° 6, île n° 1, terrain couvert d'eau en avant de la moitié ouest de l'emp. n° 6 et une partie de la partie ouest de l'emp. n° 6 à Fort-William, Ont.		4·63 acres	29,216 23
3 août	T. Simard	"	Quittance des dommages *re* l'emp. n° 7, Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir du Témiskaming.		125
21 sept.	Louis Fleury	"	Quittance des dommages *re* l'emp. nos 481 et 482, Ville Marie, Qué.	Barrage du réservoir du Témiskaming.		300 00
2 oct.	John Campbell *et ux.*	"	Vente de terrain à Stonehouse-Point, East-River, N.-B.	Amélioration de la East River.	11·4 acres	1,200 00
11 oct.	F. Taylor	"	Vente de terrain à House River, Alta.	Service de télégraphe	1 acre	500 00
15 nov.	A. E. Milligan	"	Vente de terrain à Stonehouse Point. East-River, N.-B.	Améliorations de la East River.	1·8 acre	959 00
24 "	Art. Jolicœur	"	Quittance des dommag. *re* l'emp. n° 10, Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir du Témiskaming.		125 00
29 déc.	Jos. Lavigne	"	Quittance des dommag. *re* l'emp. n° 21, Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir du Témiskaming.		253 00
29 "	Palma Ranger	"	Quittance des dommages *re* l'emp. n° 8 Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir du Témiskaming.		30 00
29 "	E. S. Carew	"	Vente de terrain à Cantley-Point, East-River, N.-E.	Améliorations de la East River.	9 1/5 acres	2,952 36
31 "	T. W. Jutten *et ux.*	"	Vente d'une partie de l'emp. n° 13, Hamilton, Ont..	Havre d'Hamilton		8,500 00
31 "	T. Marshall	"	Vente d'une partie de l'emp. n° 13, Hamilton, Ont.	"		1,500 00
1916.						
15 janv.	Adam Burwash	"	Vente d'une partie de l'emp. n° 69–1, tp de Guigues, Qué.	Pont de la rivière des Quinze.	64,500 pds carrés	50 00
15 "	Jacques de St-Laon	"	Quittance des dommages *re* les emp. nos 13 et 14, Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir du Témiskaming.		200 00
15 "	Alexis Bombardier	"	Quittance des dommages *re* les emp. nos 592 et 593 Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir de Témiskaming.		202 00
17 "	J. B. Lacasse	"	Quittance des dommages *re* l'emp. n° 64, Ville-Marie, Qué..	Barrage du réservoir de Témiskaming.		70 00
2 "	Les Sœurs de Charité, à	"	Quittance des dommages *re* de l'emp. n° 1,	Barrage du réservoir de		591 00

	l'hôpital général		subdivision n° 24, Ville-Marie, Qué.	Témiskaming.		
17 fév.	J. B. Bruneau	"	Quittance des dommages *re* l'emp. n° 47, tp de Guigues, Qué.	Barrage du réservoir de Témiskaming.		63 12
17 "	Rémi Filteau	"	Quittance des dommag. *re* l'emp. n° 75, Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir de Témiskaming.		84 45
19 "	Donald McIntosh	"	Quittance des dommages *re* de la moitié Est de l'emp. n° 9, 5e con. tp de Bucke, Ont.	Barrage du réservoir de Témiskaming.		50 00
23 "	Henri Arcand	"	Quittance des dommages *re* l'emp. n° 63, tp de Guigues, Qué.	Barrage du réservoir de Témiskaming.		30 00
4 mars	Mme C. A. Dubé	"	Quittance des dommag. *re* l'emp. n° 15, Ville-Marie, Qué.	Barrage du réservoir de Témiskaming.		591 00
20 mars	Geoffrey Scott	"	Vente de terrain dans la division nord appelée "Section K", subdivision de la division 1, l'île Salt Spring district de Cowichan, C.-B	Quai		1 00

N.° 3—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable
1916.						$ c.
3 avril	J. S. Bergeron	Sa Majesté	Location du 2e étage de l'édifice de la rue Saint-Jean, Québec, P.Q.	Bureau de colonisation	1 an, du 1er mai 1916.	450 par année.
5 "	Joseph Pelletier	"	Location de deux chambres dans un édifice, Edmundston, N.-B.	Immigration	1 an du 1er mars 1916.	144 par année.
5 "	La banque Molsons	"	Location de deux étages dans l'édifice n° 64 et 66, rue George, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	1 an du 20 oct. 1916.	150 par mois.
5 "	Sa Majesté	La ligue d'amélioration civiques d'Halifax	Permission de se servir d'un morceau de terrain, à Halifax, N.-E.	Jardin	Durant bon plaisir.	
10 "	The Two (2) Macs, Ltd.	Sa Majesté	Location des 3e et 4e étages de l'édifice Stephen, rue Queen, Ottawa, Ont.	Min. de l'Intérieur	6 mois de la date d'occupation.	6c. par pd., par mois.
10 "	Russell Blackburn	"	Location de deux chambres dans l'édifice n° 209, rue Sparks, Ottawa, Ont.	Min. des Travaux publics	1 an, du 1er mai 1916.	350 par année.
10 "	L. J. Robb	"	Location de trois chambres en arrière de la banque d'Hamilton, Salmon-Arm, C.-B.	Garde-forestier en chef	Du 1er mars 1916 et aussi longtemps qu'il sera requis.	12 par mois.
20 "	W. J. Boyd	"	Location d'une partie du 2e étage de l'édifice Boyd, Winnipeg, Man.	Commission des chemins de fer.	1 an, du 1er juin 1916.	1,270 par ann.
26 "	The Imperial Canadian Trust Co.	"	Location d'appartements n° 414 dans l'édifice de Saskatoon, Sask.	Service postal par chemin de fer.	1 an, de la date d'occupation.	249 par année.
28 "	J. O. Giroux	"	Location d'une chambre sur l'emp. n° 1, à Grouard, Alta.	Immigration	12 mois à partir du 1er juin 1916.	25 par mois.
2 mai	La Banque Nationale	"	Location du sixième étage dans un édifice, rue Rideau, Ottawa, Ont.	Traducteurs	3 années, de la date d'occupation.	2,116.20 par année.
5 "	W. Huckvale et S. T. Estey Hooper.	"	Location du bureau n° 306, Medicine-Hat, Alta.	Immigration	1 an, du 1er juin 1916.	28 par mois.
12 "	T. C. Rice	"	Location d'un édifice sur le chemin principal, à Weymouth, N.-E.	Bureau de poste	1 an, du 1er juin 1916.	200 par année.
15 "	Y.M.C.A.	"	Location du 2e étage de l'édifice de la "Y.M.C.A.", Sydney-Nord, N.-E.	Ingénieurs	1 an, du 1er mai 1916.	600 par année, renouvelab.
18 "	A. L. Foster	"	Location de l'édifice n° 126, rue Queen, Ottawa, Ont.	Min. de l'Intérieur	6 mois du 1er 1916.	75 par mois.
19 "	La Cie d'Imprimerie et de Publicité des Trois-Rivières.	Min. d. Travaux publics.	Location d'une chambre dans l'édifice n° 111, rue Bonaventure, Trois-Rivières.	Min. des Travaux publics.	1 an, du 1er mai 1916.	240 par année.

2 juin	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	Min. d. Travaux publics.	Location d'une partie de l'emp. n° 1, Tignish, I.-P.-E.	Bureau de poste	Du 1er mai 1916.	1 par année.
2 "	O'Connor Bros.	Sa Majesté	Location de 1,377 pds carrés et la voûte dans l'édifice, Huntingdon, Qué.	Bureau de poste	5 ans, du 1er avril 1916.	900 par année.
15 "	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Sa Majesté	Location d'un morceau de terre à Hamilton, Ont.	Emmagasinage des matériaux.	Durant bon plaisir.	1 par année.
15 "	Banque de Toronto	Sa Majesté	Location de la chambre n° 26 dans un édifice à London, Ont.	Impôts sur les profits de guerre.	1 an, du 16 juin 1916.	16.66 par mois.
20 "	The Canadian City Town Properties of Saskatoon.	"	Location de 2,000 pds carrés au rez-de-chaussée de l'édifice York, Saskatoon, Sask.	Entrepôt de vérification	1 an, du 5 juin 1916.	840 par année, renouvelab.
22 "	The Bell Telephone Co. Canada, Ltd.	"	Entente *re* la connexion et l'usage de la ligne du gouvernement et de la compagnie, à Berthier en Haut, île au Castor, île du Pas, île Saint-Ignace, Qué.		Durant 3 ans, (du 22 juin 1916).	20 par année.
26 "	Odilon Cliche	"	Location d'une partie d'un édifice sur la rue Main, St-Joseph de la Beauce, Qué.	Bureau de poste	5 ans, de la date d'occupation.	350 par année.
3 juillet	A. J. Major	"	Location de l'édifice n° 18 rue York, Ottawa, Ont.	Division de Distribution, Imprim. Nationale.	5 ans, de la date d'occupation.	6,155 par ann.
4 "	T. H. H. Fortier	"	Location de deux chambres et le rez-de-chaussée d'un édifice sur la rue George, Annapolis-Royal, N.-E.	Immigration	1 an, du 1er sept. 1916.	180 par année.
5 "	Mme L. A. Osment	"	Location du 2e étage d'un édifice sur la rue Main, Indian-Head, Sask.	Division forestière	1 an, du 1er sept. 1916.	43 par mois.
19 "	Sa Majesté	The Economy Sales Co.	Location de l'édifice n° 69 rue Victoria, Toronto, Ont.		2 ans, du 30 juin 1916.	900 par année.
27 "	The Imperial Canadian Trust Co.	Sa Majesté	Location des appartements n° 412 et 415, Saskatoon, Sask.	Service postal par chemin de fer.	1 an, du 1er sept. 1916.	631.20 par ann.
28 "	Sam. Nesbitt	"	Location d'une partie de l'édifice "Stanley", Brighton, Ont.	Bureau de poste	4 ans, de la date d'occupation.	100 par année.
1er août	Dominion Bridge Co., Ltd Ltd.	"	Location d'une partie de la moitié sud de l'emp. 5, Eastview, Ont.	Pour emmagasiner les matériaux.	Durant bon plaisir.	1 par année.
1 "	Robert Simpson Co., Ltd.	"	Location de 1,600 pds carrés, au rez-de-chaussée d'un édifice à Regina, Sask.	Bureau de poste	Annuellement du 1er juillet 1916.	1 par année.
2 "	David Johnson	"	Location de deux chambres dans un édifice à l'angle des rues King et Water, St-Stephen, N.-B.	Immigration	3 ans, du 13 août 1916.	150 par année.
2 "	Alex. Mullin	"	Location du rez-de-chaussée et du soubassement d'un édifice à Toronto, Ont.	Station postale «E»	1 an, du 1er août 1916.	1,440 p. année.
4 "	Sa Majesté	The Bell Telephone Co. of Canada, Ltd.	Permission de poser le câble sur la rivière Cataraqui, entre Kingston et Barriefield, Ont., et de poser et entretenir des câbles sous-marins au pont Bascule.		Durant bon plaisir.	56 par année.
7 août	Dennis Realty Corporation, Ltd.	Sa Majesté	Location d'une partie du 6e étage dans l'édifice "Dennis", Halifax, N.-E.	Milice et Défense	De la date d'occup. jusqu'au 1er oct. 1918.	2,225 par ann.
1 "	B. E. Rothwell	"	Location d'une chambre dans un édifice à Swan-River, Man.	Immigration	12 mois du 6 sept. 1916.	15 par mois.
21 "	Eastern Trust Company	"	Location d'une chambre de 216 pds carrés dans l'édifice "McCurdy", Halifax, N.-E.	Inspecteur des pêcheries	1 an, à partir du 1er août 1916.	150 par année.

N° 3—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1916.						
28 août.........	A. Bélanger, Ltée.........	Sa Majesté......	Location d'une bâtisse à Montmagny, Qué..	Emmagasinage des machines, etc.	2 ans, à partir du 1er nov. 1916.	50 par année.
30 "	Mme Clara Kircheffer....	"	Location d'une chambre dans un édifice à Brandon, Man.	Entrepôt de vérification..	1 an, de la date d'occupation.	1,800 p. année, renouvelab.
30 "	La banque de Toronto....	"	Location de quatre chambres dans un édifice à l'angle des rues King et Brock, Kingston,	Ingénieurs................	6 m. à partir du 1er nov. 1916.	180 période entière.
2 sept.........	Sa Majesté...............	The New Brunswick Teleph. Co. de Saint-Jean, N.-B.	Permission de poser les fils de la compagnie le long du quai International, sur la rivière Saint-Jean entre St-Léonard, N.-B. et Van-Buren, E.-U.	....	Durant bon plaisir.	1 pour touj.
7 "	S. E. Leacy...............	Sa Majesté......	Location d'un morceau de terrain à Cardinal, Ont.	Bureau de poste..........	Du 21 nov. 1916 jusqu'à ce que sa Majesté l'achète.	25 par mois.
7 "	W. G. McMyn............	"	Location d'une partie de l'emp. n° 498, Christina, Creek C.-B.	Séchoir pour poisson.......	1 an, et après, annuellement.	150 par mois.
8 "	Sydney Post Publishing Co., Ltd.	"	Location des chambres n° 3 et 4a dans l'édifice "Post", Sydney, N.-E.	Inspecteur des pêcheries..	1 an, du 1er oct. 1916.	360 par année.
9 "	Imperial Realty Co., Ltd.	"	Location des bureaux n° 12, 14, 26 et 28, rue Slater, et 64 et 66 rue Queen, Ottawa, Ont.	Bureaux du gouvernement.	2 ans, du 1er mai 1916.	88,711.84 par année.
12 "	Banque Union du Canada.	"	Location des bureaux 801 et 803, Winnipeg, Man.	Inspecteur des impôts sur les profits de guerre.	1 an, à partir du 1er juillet 1916.	675 par année.
18 "	Wilson Bros...............	"	Location d'un édifice à Saskatoon, Sask.....	Terres fédérales...........	1 an, à partir 1er oct. 1916.	200 par mois.
19 "	The Merchants Bank of Canada.	"	Location des deux étages supérieurs et une partie du rez-de-chaussée et du soubassement, dans l'édifice à l'angle des rues Sparks et O'Connor, Ottawa, Ont.	Min. du Commerce.......	5 ans, à partir du 15 juillet 1916.	80c. par pds carrés.
21 "	Ottawa Terminals R'y. Company.	"	Location du 2e, 3e et 4e étages dans la gare Centrale, Ottawa, Ont.	Commission des chemins de fer.	5 ans, à partir du 1er nov. 1916.	19,500 par année.
22 "	W. M. Birks, J. H. Birks, et G. W. Birks.	"	Location des cinq étages supérieures et une partie du soubassement de l'édifice 'Birks', Ottawa, Ont.	Bureaux du gouvernement.	5 ans, à partir du 1er oct. 1916.	17,000 par année.
26 "	Sa Majesté...............	Ch. de fer Pac.-Can.	Location d'une partie des appartements de Beacon-Bar, St-Jean, N.-B.	....	Du 29 sept. 1916 jusqu'au 30 juin 1917.	1 par année, renouvelab.

27 "	W. M. Birks, J. H. Birks et G. W. Birks.	Sa Majesté	Location des chambres n° 616, 617 et 618 dans l'édifice 'Birks', Vancouver, C.-B.	Min. des Travaux publics.	1 an, à partir du 1er déc. 1916.	900 par année.
28 "	Sa Majesté	The Bell Telephone Co. of Canada, Ltd.	Entente pour l'échange des communications entre l'île aux Grues et Montmagny, Qué.		Annuellement, 28 sept. 1916.	Liste des prix.
30 "	W. M. Birks, J. H. Birks et G. W. Birks.	Sa Majesté	Location d'une chambre et la voûte au 1er étage de l'édifice 'Birks', Ottawa, Ont.	Ingénieurs royaux canadiens.	1 an, de la date d'occupation.	343.14 par année.
6 oct.	Thomas Culbert	"	Location d'une partie de l'édifice 'Culbert', Merrickville, Ont.	Bureau de poste	1 an, de la date d'occupation.	200 par année. renouvelab.
10 "	C. B. McAllister	"	Location d'un édifice à High-Prairie, Alta.	Terres fédérales	5 ans, de la date d'occupation.	720 par année.
11 "	H. D. Johnston	"	Location d'un édifice à Edmonton, Alta.	Entrepôt de vérification	3 ans, du 14 août 1916.	4,200 p. année.
16 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location de la chambre n° 414, édifice Union Bank Building, Sparks rue, Ottawa, Ont.	Bureaux du gouvernement.	1 an, du 9 nov. 1916.	371 par année.
18 "	Fraser McRoberts Co., Ltd.	"	Location de deux chambres dans l'édifice à Pincher-Creek, Alta.	Division forestière	Du 1er sept. 1916	30 par mois.
19 "	Rossin-House Company	"	Location des bureaux n° 121 rue King, Toronto-ouest, Ont.	Station postale «B»	2 ans, du 8 août 1916.	1,800 p. année.
19 "	Imperial Canadian Trust Co.	"	Location de l'appartement n° 212 dans l'édifice à Saskatoon, Sask.	Revenu de l'Intérieur	1 an, du 1er nov. 1916.	486 par année.
19 "	J. H. Cameron et A. M. Johnstone.	"	Location de deux chambres dans un édifice à Saskatoon, Sask.	Inspecteur des Poids et Mesures.	1 an, du 11 nov. 1916.	60 par mois.
20 "	Sa Majesté	Maurice Dion	Location de 1,630 pds carrés de l'emp. n° 381 à Lévis, Qué.	Entreprise privée	Durant bon plaisir.	2 par mois.
24 "	C. J. Swales	Sa Majesté	Location des bureaux à Hamilton, Ont.	Station postale «B»	3 ans, du 1er nov. 1916.	1,200 p. année.
31 "	Sa Majesté	W. T. Dawley	Location de l'emp. n° 1, section 4, dist. de Neotka, C.-B.	Entreprise privée	Durant bon plaisir.	1 par année.
8 nov.	The Canada Life Assurance Co.	Sa Majesté	Location des chambres n° 42, 43, 44, 51 et 52 dans leur édifice, Ottawa, Ont.	Bureau du Service National.	Du 8 nov. 1916, et mensuellement.	97.05 par mois.
13 "	Dr. T. H. Blow	"	Location de bureaux aux 1er et 2e étages de l'édifice 'Blow', Calgary, Alta.	Bureau d'Irrigation	Du 31 mars 1916 jusqu'au 1er sept. 1916.	489.40 p. mois.
14 nov.	W. H. Martin & Co	Sa Majesté	Location du soubassement dans l'édifice, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	1 an, du 14 déc.	900.00 par ann.
16 "	Hood Bros	"	Location du bureau dans l'édifice Vancouver, C.-B.	Inspecteurs des pêcheries.	Du 1er nov. jusqu'au 30 avril 1917.	22.00 par année
21 "	Sir Remond P. Roblin	"	Location des bureaux n° 103 rue Osborne Winnipeg, Man.	Station Postale "C"	1 an, du 1er fév.	1,500 par année
21 "	C. Thompson	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice Saskatoon, Sask.	Min. des douanes	1 an, du 12 déc. 1916.	350.00 par mois
24 "	T. Y. Newton	"	Location du 2e étage du l'édifice sur l'emp. n° 6, Roblin, Man.	Surintendant de la réserve de la montagne.	1 an, du 1er déc. 1916.	27.50 par mois.
25 "	A. J. C. McDermott	"	Location d'un édifice, à Victoria, C.-B.	Entrepôt de la vérification	3 an, au 1er janv. 1917.	300.00 par mois
27 "	Canadian Bank of Commerce.	"	Location de trois chambres dans l'édifice de la banque, Revelstoke, C.-B	Garde-forestier en chef	1 an, du 16 déc. 1916.	40.00 par mois.

N° 3—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1916.						$
27 nov........	Edouard Desormeaux.....	Sa Majesté.....	Location du prolongement des étages supérieurs, n° 109, rue Rideau, Ottawa, Ont..	Milice et Défense..........	Du 1er déc. jusqu'au 20 fév. 1917.	66.66 par mois.
5 déc..........	Banque d'Hochelaga......	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice, n° 1128, avenue Mont-Royal-Est, Montréal.	Station Postale...........	Du 1er nov. 1916 et mensuellement.	70.00 par mois.
6 "	K. A. McLeod............	"	Location des bureaux, à Edmonton, Alta.....	Service National..........	....	50.00 par mois.
13 "	Canadian Bank of Commerce.	"	Location des bureaux à Revelstoke, C.-B....	Ministère de l'Intérieur....	1 an, du 1er fév. 1917.	60.00 par mois.
19 "	Dr T. H. Blow............	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice "Blow" Calgary, Alta..................	Division des terres fédérale	Du 1er mai 1916 jusqu'au 1er sept. 1919.	5,077.90 par année.
19 "	Dr T. H. Blow............	"	Location de parties du 1er et 2e étages et une partie du rez-de-chaussée, édifice "Blow", Calgary, Alta...	Bureau d'Irrigation.......	3 ans à partir du 1er sept. 1916	6,157.75 par année.
26 "	J. O. Patterson...........	"	Location des bureaux à Grande-Prairie, Alta.	Immigration..............	1 an, du 1er janv. 1917.	65.00 par mois.
1917.						
1 janv.........	Robt. Kerr...............	"	Location d'un bureau dans l'édifice "Kerr", à Le Pas, Man.	Min. de l'Intérieur........	1 an, de la date d'occupation.	60.00 par mois.
3 "	J. L. Hopwood & W. J. Hopwood.	"	Location de trois chambres dans un édifice à Peterboro, Ont.	Poids et Mesures..........	1 an, du 1er janv. 1917.	200.00 par ann.
9 "	Sa Majesté............... Welch Stewart & Fauquier.	Foley Bros,	Permission de prendre du sable et du gravier, à MacNab's-Island, N.-E.	....	Durant bon plaisir.	5c. par verge.
12 "	District scolaire de Virden	Sa Majesté.....	Location de l'édifice à Virden, Man..........	Immigration..............	1 an, à partir du 15 mars 1917.	250.00 par ann
13 "	La Banque Nationale.....	"	Location du 5e étage dans l'édifice de la banque, Ottawa, Ont...	Service Nationale.........	Du 25 déc. 1916 jusqu'au 25 mars 1917.	175.00 p. mois.
15 "	J. H. Lavallée............	"	Location d'une partie de l'édifice, St-Félix-de-Valois, Qué..	Bureau de poste...........	1 an, du 1er janv. 1917.	125.00 par ann.
15 "	La ville de Moose-Jaw.....	"	Location des emp. n°s 28 et 29, Moose-Jaw, Sask.	Immigration..............	1 an, du 15 avril 1917.	100.00 par ann.
19 "	Russell Blackburn........	"	Location de quatre chambres, dans l'édifice à l'angle des rues Bank et Sparks, Ottawa.	Min. des travaux Publics..	1 an, du 1er mai 1917.	350.00 par ann.
25 "	Canadian City & Town Properties of Saskatoon, Sask.	"	Location du rez-de-chaussée d'un édifice à Saskatoon, Sask	Entrepôt de vérification...	1 an, du 5 juin 1917.	1,200.00 par année.

26 "	Jos. Pelletier	"	Location de deux chambres dans l'édifice, à Edmunston, N.-B.	Immigration	1 an, du 1er mars 1917.	144.00 par ann.
26 "	Quebec Buildings Ltd	"	Location de cinq chambres dans l'édifice de la banque de Québec, Ottawa, Ont.	Ch. de fer et Canaux	1 an, du 1er mai 1917	1,200.00 par année.
29 "	Hope Realty Ltd	"	Location d'une partie de l'édifice, à l'angle et rues Sparks et Elgin, Ottawa.	Censeur en chef	1 an, de la date d'occupation, et mensuellement.	750.00 par ann.
29 "	J. E. Annable	"	Location de quatre chambre dans l'édifice, Nelson, C.-B.	Ingénieur de district, min des Travaux publics	1 an, du 13 avril 1917.	50.00 par mois.
29 "	Sa Majesté	St. Maurice River Boom & Driving Co. Ltd	Location de la propriété du gouv., de Grandes Piles aux Trois-Rivières, (St-Maurice), Qué.	Entreprise privée	3 ans, du 1er fév. 1917.	1.00 par année.
31 "	E.R. McNeil & R.Stewart.	Sa Majesté	Location du 1er étage dans l'édifice rue Queen, Ottawa, Ont.	Auditeur général,	Du 1er juin 1916 jusqu'au 15 j. 1917.	1,018.80 période entière.
5 fév	Catharine Matthewson	"	Location de la chambre d'en avant dans l'édifice, à Kingston, Ont.	Immigration	1 an, à partir du 1er juin 1917.	180.00 par année.
5 fév	Margaret White	"	Location de trois chambres une voûte et le vestibule, dans l'édifice, sur la rue St.-Louis. Québec, Qué.	Archives	1 an, à partir du 30 avril 1917.	33.00 par mois
5 fév	A. McAllister	"	Location de l'édifice, à Brownsburgs, Qué.	Bureau de Poste	Mensuellement, à partir du 1er janvier 1917.	100.00 par année.
9 fév	J. S. Bergeron	Sa Majesté	Location du 2e étage de l'édifice, rue St.-Jean, Québec, Qué.	Colonisation	1 an, à partir du 1er mai 1917.	500.00 par année.
9 "	J. S. Bergeron	"	Location d'une partie de l'édifice, rue St.-Jean, Québec, Que	Min. des Travaux publics	1 an, du 1er mai 1917.	325.00 par année.
19 "	W. J. Boyd	"	Location de la chambre n° 406 dans l'édifice Boyd, Winnipeg, Man.	Archives	1 an, du 31 mars 1917.	45.00 par mois.
23 "	Corporation du Village de Ste-Rose.	"	Location de la moitié ouest de l'édifice, Ste-Rose, Québec.	Bureau de poste	5 ans, du 1er mai 1917.	200.00 par année.
26 "	Odile Lavoie	"	Location d'une partie de l'édifice, Maisonneuve, Qué.	Bureau de poste	1 an, du 1er mai 1917.	600.00 par ann. renouv.
27 "	Edouard Désormeaux	"	Location de deux étages supérieurs de l'édifice n° 109 rue Rideau, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	1 an, du 20 fév. 1917.	1,677.00 par année.
1er mars	E. D. McAvoy	"	Location de bureaux, à "Hudson Bay Jct", Sask.	Surintendant de la réserve forestière.	Mensuellement, du 30 juin 1916	12.00 par mois.
3 "	J. O. Giroux	"	Location d'une chambre dans l'édifice, à Grouard, Alta	Immigration	1 an, du 1er janv. 1917.	25.00 par mois.
6 "	Succession du Dr J. Walker.	"	Location de bureaux, à Halifax, N.-E.	Entrepôt de vérification de douanes.	2 ans, du 30 avril 1917.	1,200.00 par année.
7 "	A. L'Heureux et J. B. Lebrun.	"	Location d'un édifice à St-Tite, Qué.	Bureau de Poste	5 ans, du 1er janv 1917.	300.00 par ann.
8 "	The Ottawa Wine Vault Co., Ltd.	"	Location des édifices n°s 35 et 37 rue George, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	3 ans, de la date, d'occupation.	8,130.00 par année.
8 "	L. H. Gaudry	"	Location de trois bureaux, dans l'édifice, rue St-Pierre, Québec, Qué.	Impôt sur les profits de guerre.	1 an, du 1er mai 1917.	300.00 par année.

N° 3—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917—*Fin.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1917.						
9 mars	Club Rideau	Sa Majesté	Location d'une partie du rez-de-chaussée dans l'édifice, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Poste rurale	5 ans, du 1er mai 1917.	1,800.00 par année.
15 "	Mme H. B. Boulay	"	Location d'un édifice à Sayabec, Stn, Qué.	Bureau de poste	5 ans, du 15 mars 1917.	200.00 par année.
22 "	The Ashbury College Ltd.	"	Location de l'édifice n° 140 ave. Argyle, Ottawa, Ont.	Restaurant de la chambre des Communes.	1 an, du 1er mars 1917.	2,000.00 par année.
22 "	W. J. Boyd	"	Location d'une partie du 2e étage dans l'édifice "Boyd", Winnipeg, Man.	Commission des ch. de fer	1 an, du 1er juin 1917.	1,270.00 par année.
28 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location de parties du 1er et 2e étages, dans l'édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	Commissaires des pensions	De la date d'occup. jusqu'au 31 déc. 1919.	3,652.75 par année.
28 "	R. L. & R Blackburn	"	Location de six étages dans l'édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	Fins publiques	3 ans, du 6 janv. 1917.	13,000.00 par année.
28 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location de parties du 7e 8e et 9e étages, dans l'édifice "Union Bank", Ottaw a, Ont.	Commissaires des pensions	3 ans, du 1er janv. 1917.	11,555.20 par année.
30 "	R. L. Moisan	"	Location d'une bâtisse à St-Georges-Est, Beauce, Qué.	Bureau de poste	5 ans, du 1er sept 1917.	300.00 par année.

L'item suivant a été transmis trop tard pour être inséré dans le rapport de 1915-16——

1881						
13 juill.	Sa Majesté	Com. du havre de Québec.	Location d'un terrain dans la ville de Qué.	Lévis,	99 années, à partir de 1878.	1.00 par année.

GALERIE NATIONALE DU CANADA.

Après l'incendie de l'édifice du parlement, en février 1916, les Chambres prirent possession du musée Victoria et la Galerie Nationale se trouva privée de ses salles d'exhibition. En conséquence, il fallut concentrer le travail de la Galerie sur le système de prêts d'œuvres d'art pour des fins d'exhibition et utiliser autant que possible ses riches possessions artistiques à développer la connaissance de l'art dans tout le pays.

L'octroi du Parlement au montant de vingt-cinq mille dollars, a rendu possible l'acquisition de plusieurs œuvres canadiennes et de quelques œuvres d'art étrangères.

Pendant l'année on a fait les prêts suivants aux expositions régulières d'œuvres d'art: Moose-Jaw, 21 peintures; Winnipeg, 24 peintures; Halifax, 27 peintures.

Un envoi spécial de six peintures fut fait pour l'exposition artistique d'Edmonton, en novembre 1916.

Une exhibition de 12 peintures fut donnée aux expositions agricoles et industrielles de l'été, à Regina et Saskatoon, en juillet 1916.

Cinquante peintures modernes ont été prêtées à l'association artistique de Montréal, en janvier et février 1917.

Soixante-cinq dessins furent prêtés au musée d'art de Toronto, en octobre et novembre 1916, ainsi que cinquante lithographies, en février et mars 1917.

Un certain nombre de reproductions coloriées des peintures les plus fameuses du monde entier, connues sous le nom de Medici, et appartenant à la Galerie Nationale, ont été prêtées aux écoles publiques d'Ottawa et à la bibliothèque Carnegie.

Le prix annuel de mille dollars, de la Galerie Nationale, a été adjugé à M. E. R. Glen, 718 rue Colborne, London, Ont., par le conseil de l'Académie Royale Canadienne des Arts, avec l'assentiment des commissaires.

Ceux-ci se sont réunis officiellement cinq fois et ont autorisé l'acquisition des œuvres suivantes:

Dons.

Un don rare et important a été reçu de M. Stanhope Forbes, R.A., qui a offert à la Galerie Nationale une collection considérable et très représentative des œuvres de feu Mme Forbes, née Elizabeth Armstrong, de Kingston. Cette collection comprend cinq aquarelles, trois croquis au charbon et treize eaux-fortes. Les œuvres de Mme Forbes se trouvent maintenant bien représentées dans la Galerie Nationale de son pays d'origine.

Barrett, W. P. . . . . 8 gravures. Don de sir Edmund Walker.
Manly, C. M., A.R.C.A. . . . . Lithographie "Pierrette". Don de l'auteur.
Nichols, Juliette S. . . . . Gravure sur bois "Jour de fête". Don de l'auteur.

Peinture diplômée.

Aurèle de Foy Suzor-Côté, R.C.A. . . . "Un coin de mon village, Arthabaska".

Achats.

Peintures à l'huile:
Harris, Lawren S. . . . . Snow II.
MacDonald, Manly. . . . . Une grange en hiver.
Thomson, Thomas. . . . . Glace du printemps.
Johnstone, John Young. . . . . Marché Bonsecours.
Woodcock, P. F., R.C.A. . . . . Une ferme d'Ontario.

Achats.

Peintures à l'huile:

Macdonald, J. E. H., A.R.C.A.	Un soir de mars, dans le nord.
Cutts, W. M., A.R.C.A.	Le domaine de l'Angleterre.
Brownell, Franklin, R.C.A.	L'âge d'or.
Moira, Gerald	Une journée de juillet.
Fisher, Mark, A.R.A.	La tonte des moutons dans une grange.
Forbes, Elizabeth A. S., A.R.W.S.	Lorsque les narcisses commencent à percer.
Bell-Smith, F. M., R.C.A.	St. Mary's le Strand.
Clapp, W. H., A.R.C.A.	Les trois baigneuses.
Franchère, J. C., A.R.C.A.	Sylphide.
Gagnon, C. A., A.R.C.A.	La croix du chemin, automne.
Leduc, O.	Neige dorée.
Lismer, Arthur	Tempête de l'ouest, baie Georgienne.
May, H. Mabel, A.R.C.A.	Bateaux sur le Saint-Laurent.
Palmer, H. S., A.R.C.A.	Sur le flanc du coteau.
Reid, Lorna F.	Anémone.
Rosaire, Arthur D., A.R.C.A.	L'heure du jeu.
Russell, G. Horne, A.R.C.A.	Seal Cove, Grand Manan.
Edson, A. Allan, R.C.A.	Montagnes Orford et Owls Head, vues du lac Memphremagog.

Reproductions:

Caron, Paul	Enfant.
Léger, J. A.	Le matin et le soir de la vie.
Raine, Herbert	Marché Bonsecours, 1915.
" "	Vieux palais de justice, rue Saint-Vincent.
" "	Pêcheurs, Kamouraska.
Cotton, J. W.	Température lourde, en été.
Fawcette, George	Cathédrale de Saint-Boniface.
Jopling, F. W.	Chantier maritime, Toronto.
Neilson, H. Ivan	Bateau de bois, Québec.
" "	Travée centrale, pont de Québec.
" "	Village canadien français.
" "	Les Eboulements vus de L'Islet.
" "	Havre de Québec.
Phillips, W. J.	Le lac.
" "	La Rivière Rouge à Selkirk.
" "	La Rivière Rouge à Winnipeg.
Russell, Gyrth	Le Rottier à Rye.
" "	Les Globe Trotters, La Havre.
Simpson, Chas. W.	Un oratoire à Notre-Dame.
Sutherland, F. W.	Bazar turc.
" "	Oiseaux.
Brymner, Wm., P.R.C.A.	Une rue de Paris.
Armington, Frank M.	La Tamise, pont Waterloo.
Carot, J. B. C.	Souvenir d'Italie.
Goya	Combat de taureaux.
Shannon, Charles H.	Trois têtes de femmes.
" "	Etude de nu.
" "	Bain en pierre.
Rothenstein, William	Charles H. Shannon.
" "	Aubrey Beardsley.
" "	Max Beerbohm.
Sterner, Albert	L'aveugle.
" "	Danseur assis.
" "	Amour mort.
Zorn, Anders	Le ruban dans les cheveux.
" "	Le cygne.
" "	Gulli.
" "	Grover Cleveland.
" "	Le gué.
Grillon, René	Puento Real, Valence.
" "	Ma mère.
" "	Lac des Nymphes.
Chavannes, Puvis De	Travail.
John, Augustus	Figure nue sur un piédestal.
May, Phil	Un forçat.
Baer, Herbert M.	Un perroquet jaune.
Bartlett, Chas. W.	Agra.
Baumann, Gustave	Les martins sont revenus.
Colwell, Elizabeth	Un lac en hiver.
Dow, Arthur Wesley	La brêche.
Gardiner, Eliza D.	La cueillette des pavots.
Gilmore, Ada	Tapis de chiffons.
Hopkins, Edna Boies	Fuschia.

Reproductions:

Ivins, Florence Wyman.. .. .. Le cygne.
" " " .. .. Le rêve de la rose.
Mars, Ethel.. .. .. Le balcon.
McMillen, Mildred.. .. .. Le manège de chevaux de bois.
Nichols, Juliette S.. .. .. Un jour de fête.
Nordfeldt, B. J. O.. .. .. Le havre.
Patterson, Margaret.. .. .. Le cygne.
Ruzicka, Rudolph.. .. .. Peck Slip.
" " .. .. New-York.
" " .. .. Tatjana.
Brown, Arnesby, R.A.. .. .. Great Yarmouth.
" " .. .. Le bord de la rivière.
" " .. .. Dans les marais.
" " .. .. Sur la montagne.
" " .. .. Le soir.
" " .. .. Une journée brillante.
" " .. .. Hauteurs.
Gavarni.. .. .. 50 lithographies.
Patterson, Mme.. .. .. L'arc, Winchelsea.
Hopfer, Hieronymous.. .. .. L'empereur Charles V.
Durer.. .. .. Le Christ sur le mont des Oliviers.
Van Ostade.. .. .. L'école.
Goltzius, Hendrick.. .. .. Jésus-Christ conduit devant Pilate.
" " .. .. Les Juifs saisissant Jésus.
" " .. .. La flagellation.
Virgil, Solis.. .. .. Les sept planètes.
Burkmair, Hans.. .. .. Weiss Kunig.
Mellan, Claude.. .. .. Le suaire de Véronique.
Drevet.. .. .. Louis XV.
Whistler, James McNeill.. .. .. Le pont Hungerford.
Fantin-Latour.. .. .. Lithographhie.
Cole, Ernest.. .. .. Têtes d'enfants.
" " .. .. Etudes d'un athlète.
Levitt, Joel J.. .. .. Tête.
Coburn, F. W.. .. .. Hiver.

Pastels:

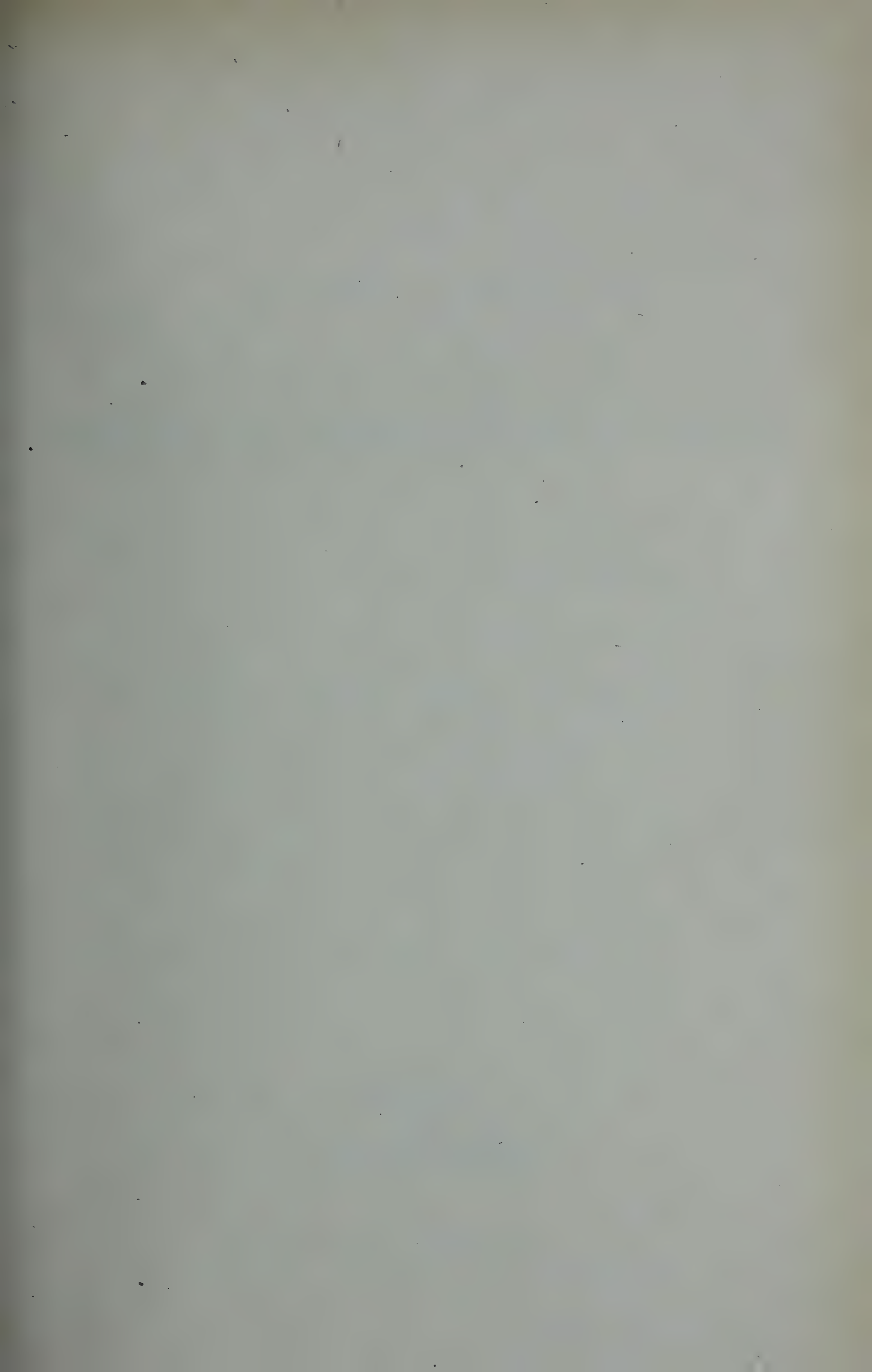
De Belle, Charles.. .. .. Les dernières fleurs.
Rothenstein.. .. .. Les Juifs en prière.

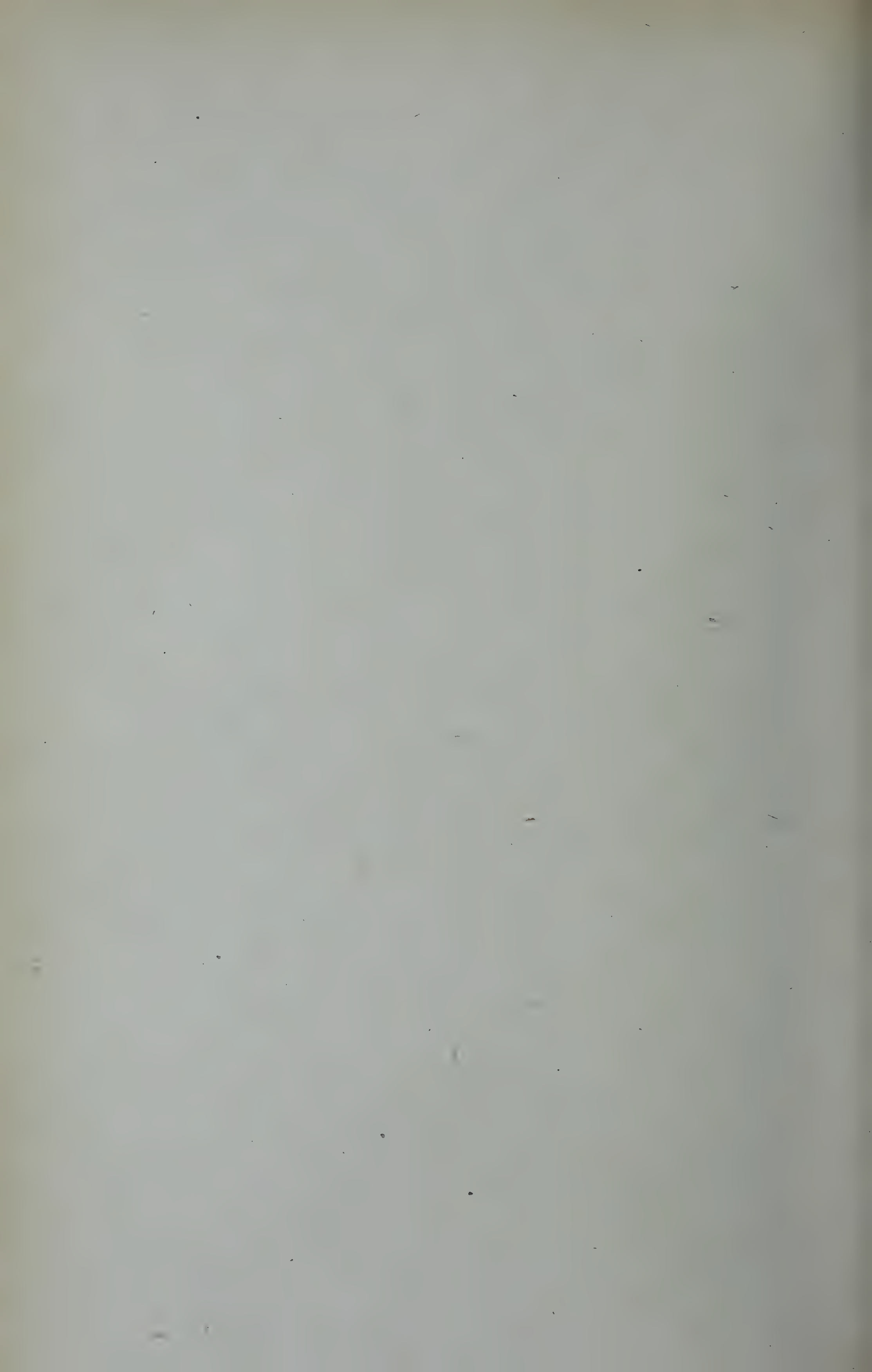
Aquarelles:

Jefferys, Chas. W., A.R.C.A.. .. .. .. Willow Creek, août.
Ward, Dudley.. .. .. Sommeil de fée.
Kilpin, L. M.. .. .. A Good One.
Staples, Owens.. .. .. Sur le bord des chutes du fer à cheval.
" " .. .. L'approche de la pluie.
" " .. .. Matin.
" " .. .. La cueillette des tomates.
" " .. .. Nocturne.
Donly, Eva Brooke.. .. .. Plage Elba, Bermudes.
" " .. .. Bois et plage, Turkey Point.
Howard, A. H., R.C.A.. .. .. Scène dans un jardin.
" " .. .. Pavots écarlates.
" " .. .. Fleurs le long de la haie.
" " .. .. Paysage, rivière.
" " .. .. Le souhait.
" " .. .. Le moindre mal.
Brown, Arnesby, R.A.. .. .. Jour sombre.
Ford, Harriet.. .. .. La place du marché, Ségovie.

Sculpture:

Laliberté, A., A.R.C.A.. .. .. La Muse.





CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice commencé le 1er avril 1916 et clos le 31 mars 1917

Soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1916, chapitre 35, article 33.

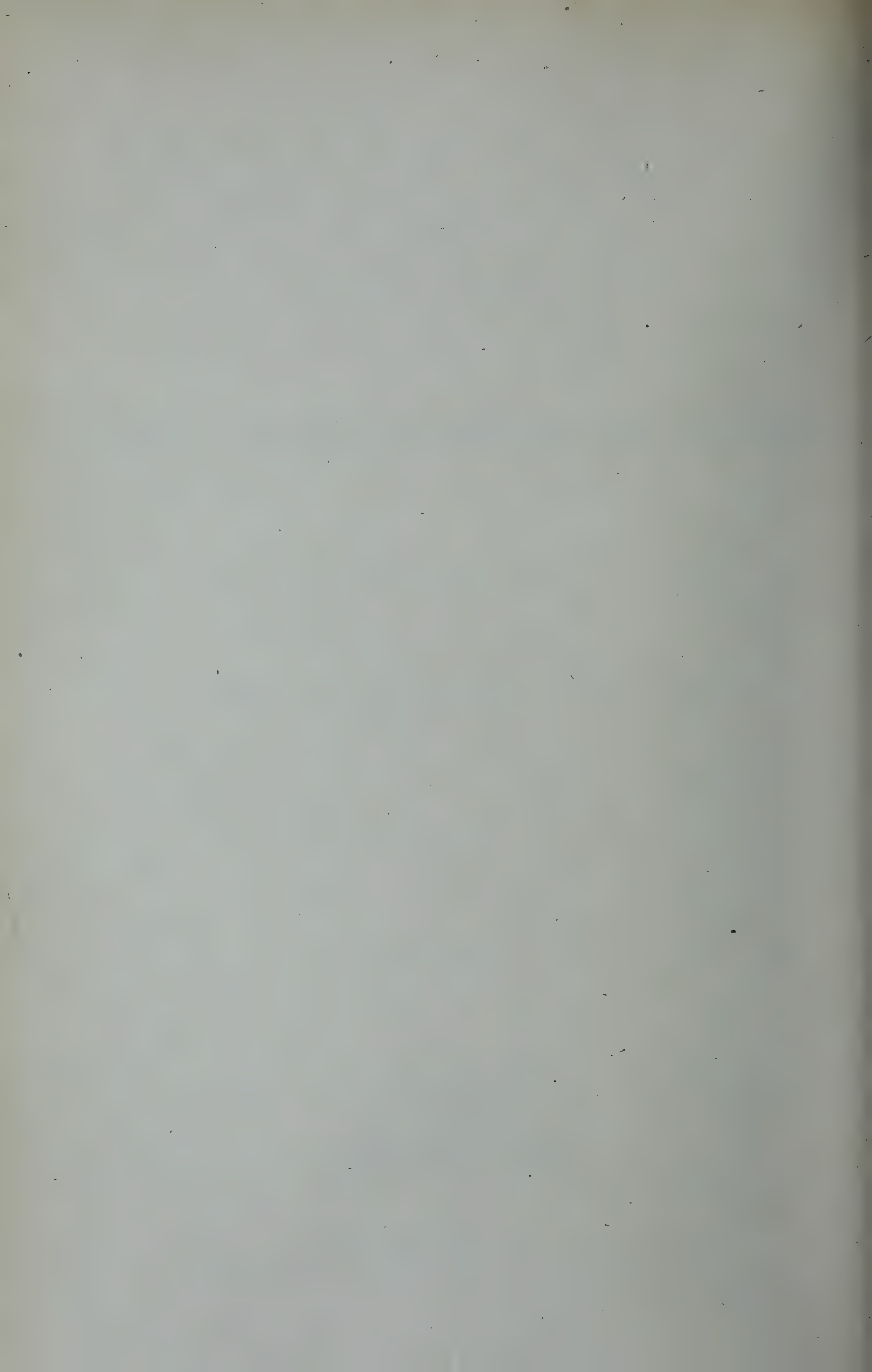
(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918

[N° 20—1918.]



A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc , etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, pour le dernier exercice commencé le 1er avril 1916 et clos le 31 mars 1917.

J. D. REID,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

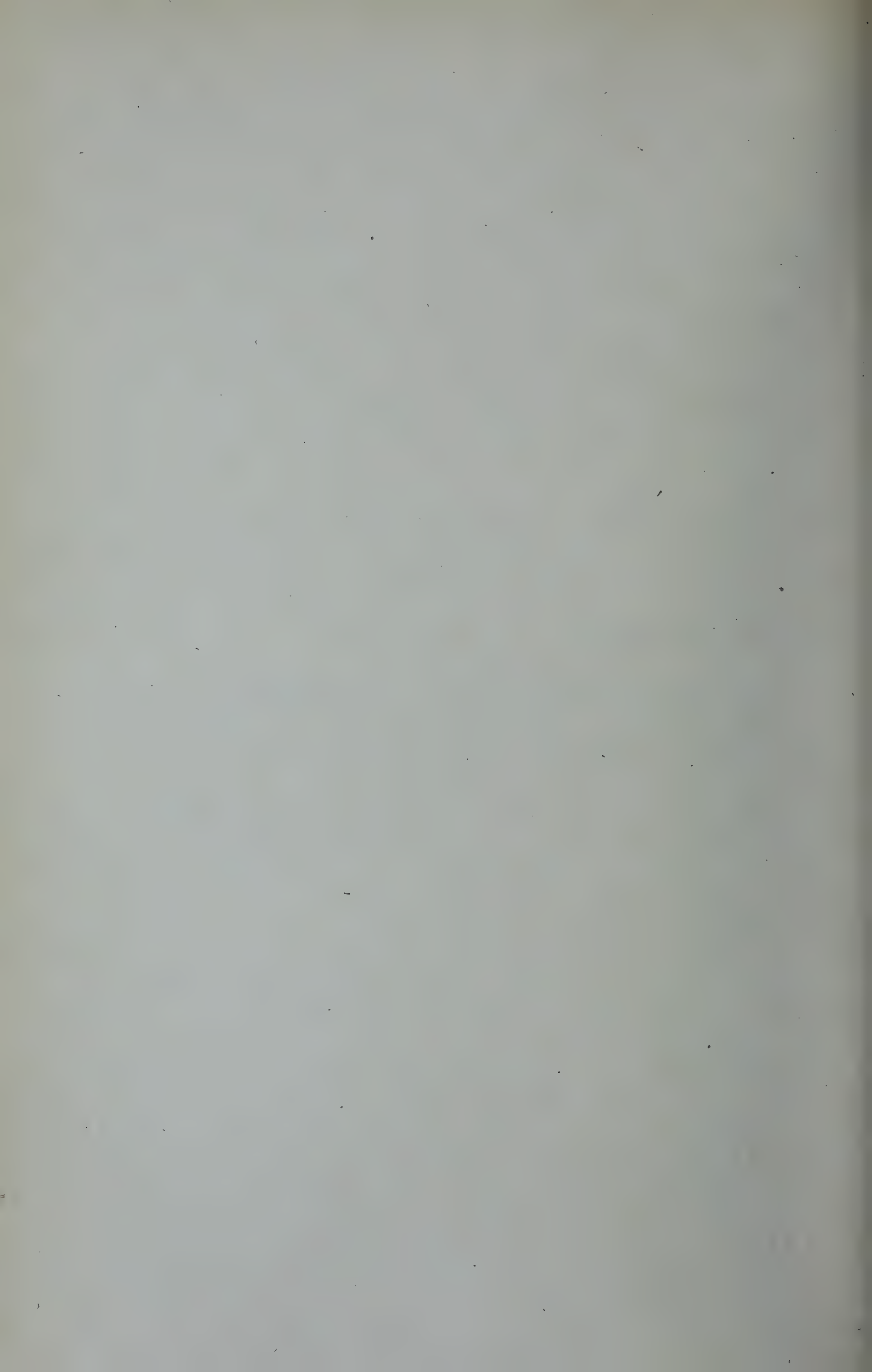
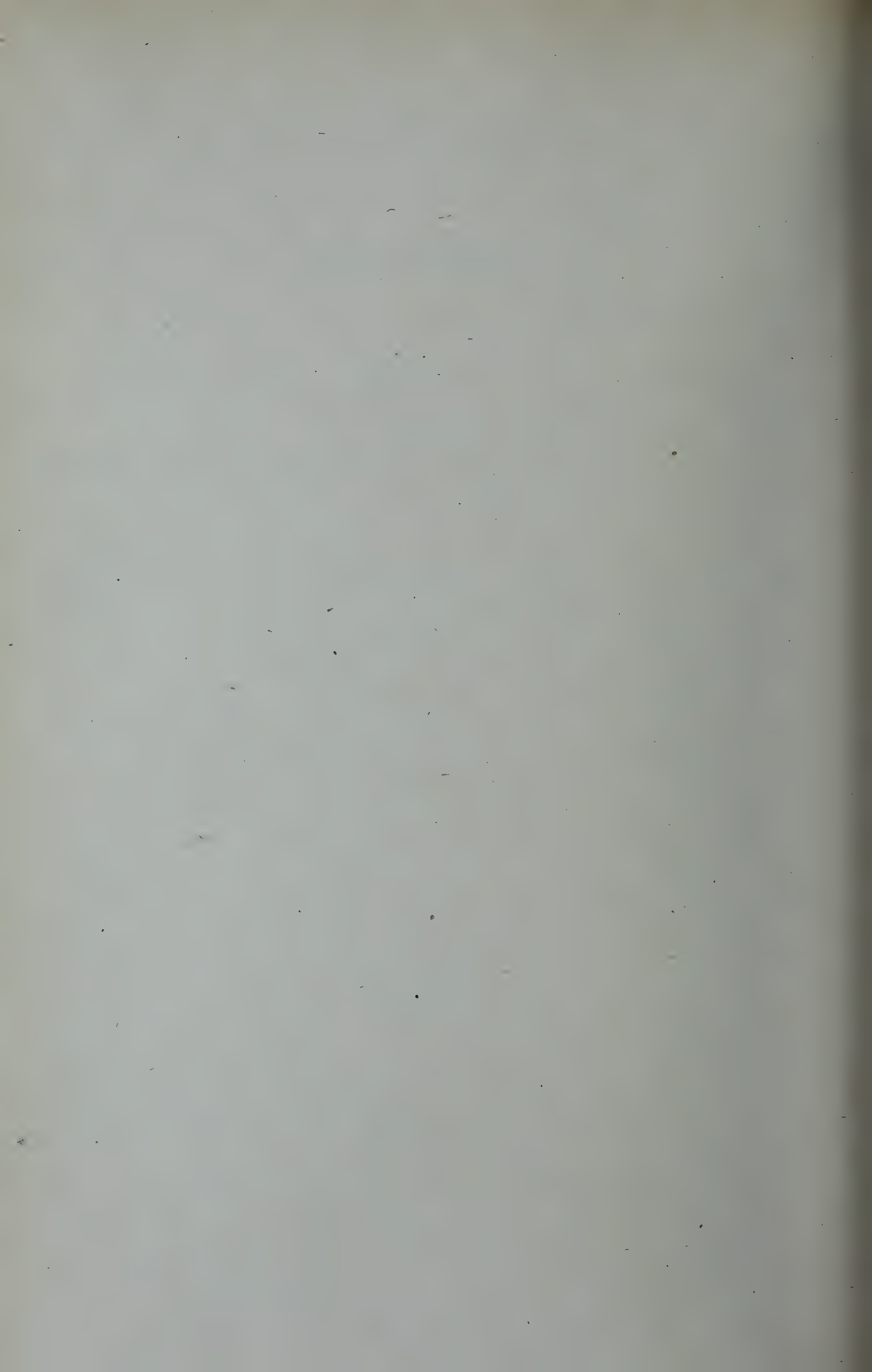


TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXES.



RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1917

A l'honorable J. D. Reid,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—En soumettant le rapport ministériel pour l'exercice 1916-17, il convient de dire un mot d'explication sur la réduction considérable dans la somme des matières que renferme ce rapport, comparativement à ceux des années antérieures. Ce retranchement a été fait conformément aux prescriptions de l'arrêté du conseil du 23 octobre 1917, adopté en raison de la situation provoquée par la guerre et qui a entraîné la nécessité de réduire les frais des impressions publiques.

En conséquence, dans le présent rapport on a supprimé toutes les cartes, les plans et les illustrations concernant les travaux de canaux et de chemins de fer, comme on en publiait par le passé et qui, malgré leur intérêt et leur utilité, ne sont pas essentiels, et dont on peut raisonnablement se passer dans les circonstances.

De plus on a retranché tel que requis par l'arrêté du conseil, les rapports détaillés secondaires que transmettent les ingénieurs en particulier et d'autres fonctionnaires, n'imprimant que les rapports venant directement des chefs; toutefois, les rapports détaillés peuvent toujours, au besoin, être consultés au ministère. On a laissé de côté, cette année, divers tableaux-statistiques et des renseignements d'ordre varié que l'on trouvera cependant dans les rapports déjà publiés. Les rapports du comptable du ministère et du contrôleur des chemins de fer de l'Etat sont publiés presque entièrement comme par le passé, bien qu'on les ait quelque peu condensés et remaniés, ce qui n'enlève rien de leur utilité.

Naturellement, ces retranchements nous ont été facilités par la suspension de certains travaux de construction par le ministère et la réduction de ses opérations, sous d'autres rapports, pour des raisons d'économie.

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

Au cours des douze mois du dernier exercice 1916-17, les dépenses effectuées par le ministère ou par son entremise pour ses divers travaux d'exploitation, d'entretien et de construction, tant en ce qui concerne les chemins de fer que les canaux, et pour aider davantage, au moyen de subventions accordées en vertu de crédits spécifiques octroyés par le Parlement, à des entreprises de chemins de fer dans différentes parties du Canada, autres que les voies ferrées de l'Etat, ainsi que les recettes des travaux officiels, se totalisent comme suit: Les dépenses totales relatives aux chemins de fer, y compris le pont de Québec, se sont élevées à $41,895,886.53, dont 14,737,326.70 ont été portées au compte du capital, $25,799,906.54 à celui des recettes et $1,358,653.29 à celui du revenu.

Les dépenses de chemins de fer portées au compte du capital comprennent $4,490,-472.56 pour le chemin de fer Intercolonial, $609,751.71 pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, $3,916,586.20 pour le chemin de fer Transcontinental-National, qu'une commission est en voie de construire, $2,604,279.94 pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson et $2,733,677 pour le pont de Québec; $3,724.98 pour le chemin de fer Intercolonial; $46,579.38 pour le chemin du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard et $332,254.93 pour le chemin de fer Québec et Saguenay..

Les dépenses de chemins de fer portées au compte du revenu comprennent un total de $959,583.88, payés à titre de subventions à des chemins de fer autres que les lignes de l'Etat, $215,947.14 pour la Commission des chemins de fer du Canada et $46,630.53 pour le fonds des passages à niveau et $44,149.09 pour arpentages et inspections.

Les dépenses relatives au chemin de fer Intercolonial se sont chiffrées par $20,-143,830.34, savoir, $4,490,472.56 pour le compte du capital et $15,653,357.78 pour celui du revenu (frais d'exploitation et améliorations).

Pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, les dépenses totales ont été de $1,443,604.73, dont $609,751.71 ont été portés au compte du capital et $833,853.02 à celui du revenu.

Les dépenses totales relatives au chemin de fer Transcontinental-National se sont élevées à $11,723,508.40, savoir, $3,916,586.20 pour le compte du capital, et $7,806,922.20 pour celui du revenu (frais d'exploitation). Les frais d'exploitation du chemin de fer International se sont élevés à $165,107.26, ce qui ne comprend pas la somme de $90,000, payée pour le loyer de la ligne. Les frais d'exploitation du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard ont été de $78,031.22 et ceux du chemin de fer Saint-Jean et Québec, de $98,300.42.

Les dépenses relatives aux canaux se sont totalisées par $6,028,100.73, dont $4,304,-589.09 sont imputables au compte du capital, $399,414.50 à celui du revenu $801,-937.90 pour le personnel et $522,159.24 pour les réfections. Ces deux dernières sommes sont imputables au compte du revenu.

En ajoutant aux chiffres qui précèdent, pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, la somme de $302,095.14, dont $299,934.09 sont imputables au crédit de guerre spécial (le ministère ayant été tenu à des services spéciaux relativement à la guerre, services entraînant des dépenses pour la protection de ses ponts et canaux,

le transport de marchandises pour le compte du fonds de secours belge et de la société de la croix rouge et pour le paiement des salaires de ceux qui ont remplacés les employés enrégimentés), le total des dépenses de l'exercice relatives aux chemins de fer et canaux a été de $48,226,082.40.

La recette totale provenant des chemins de fer et des canaux a été de $24,001,181.75, dont les chemins de fer ont produit $23,539,758.61 et les canaux, $461,423.14.[1] La somme de $271,820.28 provenait des loyers hydrauliques et autres, et celle de $175,-536.50 de l'élévateur de Port-Colborne.

La dépense totale du gouvernement sur les chemins de fer avant et depuis la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1917, s'élève, au compte du capital, à $391,884,025.79, y compris les frais de construction du pont de Québec et la somme de $25,000,000 accordée à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour sa voie principale; aussi la somme de $660,083.09 dépensée sur le chemin de fer Annapolis & Digby. En outre, on a dépensé, à même le fonds consolidé, un total de $267,997,373.17, comprenant les frais d'exploitation des chemins du gouvernement, et $75,117,415.47 en subsides autres que pour la voie principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, ce qui fait une dépense totale de $734,998,814.43.[2] Sur ce montant, la somme de $13,-881,460.65 a été dépensée avant la confédération; $10,766,725.54 pour construire certaines parties de ce qu'on appelle maintenant le réseau de l'Intercolonial et $3,114,-735.11 pour la construction du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

La dépense totale de l'Etat relative aux canaux, effectuée avant et depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1917, s'élève à $122,919,314.84, au compte du capital. Sur ce chiffre, $20,593,866.13 ont été dépensés avant la confédération, à même le fonds consolidé, $41,221,419.60 pour l'exploitation, l'entretien et les réparations, soit un total de $164,140,734.44.

Les dépenses totales pour les deux divisions des chemins de fer et des canaux, jusqu'au 31 mars 1917, sont, ainsi qu'indiqué ci-dessus, de $899,139,548.87. En ajoutant à cette somme $1,457,384.31 pour les dépenses générales relatives aux deux divisions, le grand total des dépenses atteint $900,596,933.18.

Le revenu total perçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1917, s'élève à $248,395,298.47 pour les chemins de fer de l'Etat, et à $16,665,271.32 pour les canaux, soit un total de $265,060,569.79.

Dans les relevés du comptable du ministère, annexes de la partie I, on trouvera des tableaux indiquant en détails, la nature et l'explication des dépenses et des recettes précitées.

---

[1] En vertu d'un arrêté du conseil daté du 22 juin 1905, le système d'exiger des droits de passage sur les navires et les marchandises a été aboli sur tous les canaux du Dominion. On fait cependant des dossiers pour les fins de la statistique, et le ministère publie, dans un rapport séparé, les chiffres résultant de la compilation.

[2] Ce montant ne comprend pas le versement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, intérêt à 5 pour 100 de la somme de $2,394,000 jusqu'en 1905, accordée par la loi 47 Victoria, chapitre 8 (1884), ni le versement annuel de $107,730, intérêt à 4½ pour 100 jusqu'à 1905 inclusivement sur ladite somme de $2,394,000, pour la ligne allant d'Ottawa à Québec, somme qui a été portée sur la dette publique comme passif et dont le ministère des Finances s'occupe. (Voir Compte publics, 1893-4, page 10, et 1906, page 79.)

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Voici quels sont les chemins de fer de l'Etat en exploitation et quelle est la longueur de leurs lignes principales, respectivement:

Chemin de fer Intercolonial..	1,518·39
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard..	275·20
Chemin de fer Transcontinental-National..	1,811·28
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique (embranchement du lac Supérieur, loué)..	191·75
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard..	36·05
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick..	111·30
Total..	3,943·97
Chemin de fer de Saint-Jean et Québec, exploité mais non possédé par l'Etat..	119·87
Total..	4,063·84

A propos de ces chemins, on trouvera des renseignements dans les rapports du gérant général et des autres hauts fonctionnaires, annexe II, et des détails concernant le trafic de chaque chemin de fer dans les tableaux des pages 40 et 41.

Les recettes du chemin de fer Intercolonial se sont élevées à $16,767,386.89, et ses frais d'exploitation à $15,653,357.78, y compris le loyer du chemin de fer *Vale* à raison de $1,200 par année, ce qui a réalisé un surplus de $1,112,829,11. Cet excédent a été absorbé, en partie, sous l'empire de la loi de 1912, chap. 8, en portant $1,070,334,64 au crédit des comptes de rails, incendies et réfection de matériel. Sous le couvert de crédits spéciaux on a versé $4,000 en " allocations de commisération ".

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont chiffrés à $833,853.02. Ces recettes se sont élevées à $630,045.69, soit un déficit de $203,807.33.

Les frais d'exploitation du chemin de fer International ont atteint $165,107.26, et les recettes, $116,678.67, soit un déficit de $48,428.59. Cette somme ne comprend pas le montant de $90,000 versé en intérêt sur le prix d'achat de la voie ferrée.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Saint-Jean et Québec se sont chiffrés à $98,300.42, et les recettes à $70,759.62, soit un déficit de $27,540.80.

Les frais d'exploitation du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevés à $72,357.80, et les recettes à $38,336.75, soit un déficit de $34,021.05. Ce montant ne comprend pas $5,673.42 payés en intérêt sur le prix d'achat de la voie ferrée, en attendant le paiement.

Les frais d'exploitation de la partie du chemin de fer Transcontinental-National exploité par l'Etat ont atteint $7,206,992.20, sans comprendre les $600,000 payés pour l'affermage de l'embranchement du lac Supérieur. Les recettes ont été de $5,916,550.99.

La longueur totale des chemins de fer exploités de l'Etat a représenté 3,943.97 milles. Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 12,412,757 milles, et le nombre de milles parcourus par les wagons a représenté 204,369,625 milles. Le total des recettes s'est élevé à $23,930,398.06, soit $5,853.38 par mille, soit $1.86 par train-mille ou $11.30 par wagon-mille. Les frais ont été de $1.80 par train-mille, soit $5,973.72 par mille de chemin de fer.[1]

Les frais d'entretien de la voie ferrée et des structures se sont élevés à $4,727,351.00; l'entretien du matériel, $4,426,200; le trafic, $418,425; les frais de transport par

[1] Ces chiffres ne comprennent pas le chemin de fer Saint-Jean et Québec.

voie ferrée, $13,227,794; les frais de transport par voie d'eau, $370,229; le loyer des lignes affermées, $696,873; les frais divers, $760,397; le total des dépenses s'est chiffré à $24,627,261.[1]

Les frais de réparation des locomotives ont représenté $1,803,420.63; des wagons à marchandise, $1,327,376.99; des wagons à voyageurs, $721,547.50.[1]

Le trafic des voyageurs a rapporté $6,705,080.28; le trafic des marchandises, $16,642,458.16; la poste et les messageries, $664,910.04. Le nombre total des voyageurs a été de 5,764,170 répartis comme suit: Voyageurs d'entier parcours, 459,075, et voyageurs locaux 5,305,095.[1]

Le trafic local des marchandises s'est élevé à 5,605,403 tonnes, et le trafic d'entier parcours à 4,744,073 tonnes, soit un total de 10,349,476 tonnes; le nombre total de milles pour les deux services a atteint 3,012,144,640 milles.[1]

La voie ferrée est double sur une distance de 76.21 milles et il y a 973.71 milles de voie d'évitement et de voies industrielles.

Le poids des rails posés représente 80 livres à la verge sur une distance de 3,178.02 milles, et 85 livres sur une distance de 273.24 milles; le poids des autres rails étant moindre.

A différents endroits, on a fortement augmenté la capacité des parcs à marchandises. On est à construire des élévateurs à grain, l'un à Saint-Jean, N.-B., d'une capacité de 500,000 boisseaux, en remplacement de celui que l'incendie a détruit, l'autre à Transcona, Man., d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux.

On a porté au crédit du compte de réfection du matériel la somme de $1,070,334.64, et les ventes du vieux matériel roulant ont rapporté $40,266.01. Au cours de l'année, on a dépensé de ce chef un total de $2,514,092.38 dans l'achat de matériel roulant, laissant, au 31 mars 1917, un solde créditeur de $1,661,208.89.

Le nombre total de wagons à marchandises disponibles à la fin de l'année est de 17,121, et celui des wagons à voyageurs, de 639. Il y a 10,400 wagons fermés, 198 wagons frigorifiques, 3,371 wagons-plates-formes, 1,175 wagons-bascule, 385 wagons à bestiaux et 1,592 wagons de toute nature. Il y a, en outre, 575 wagons-ateliers.

A la fin de l'année, le nombre de locomotives était de 547. Sur ce nombre, 113 ont été achetés ou construits pendant l'année.

Outre le matériel roulant susmentionné, le matériel du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, chemin de fer à voie étroite, comprend 31 locomotives, 59 wagons à voyageurs, 530 wagons à marchandise et 20 wagons-ateliers.

L'ingénieur de protection rapporte que, dans le cours de l'année, 629 employés ont été blessés et 13 tués; 21 voyageurs ont été blessés, mais aucun n'a été tué.

La valeur du matériel disponible à la fin de l'année s'élevait à $4,818,102.74; ce matériel comprenait le matériel ordinaire et le combustible, soit $4,071,207.71, et le matériel de chemin de fer et de ponts, dont la valeur était de $746,895.03.

Les états ci-dessus ne comprennent pas les dépenses ni les recettes du chemin de fer Saint-Jean et Québec.

On a achevé l'embranchement de Carleton du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, soit une distance de 3 milles, et reliant Carleton-Point à l'embranchement du Cap-Traverse du chemin de fer. On a achevé les installations de tête de ligne au cap Tourmente et à Carleton-Point, à l'exception de certain remplisssage et dragage.

---

[1] Ces chiffres ne comprennent pas le chemin de fer Saint-Jean et Québec.

STATISTIQUES COMPARATIVES, CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL, EXERCICES 1915-16 ET 1916-17.

En 1915-16, la moyenne de tonnes de marchandises transportées par train et rapportant des recettes a été de 327·86; le nombre de voyageurs a été de 64·15; en 1916-17, la moyenne de tonnes de marchandises a été de 357·07 et le nombre de voyageurs de 94·82.

En 1915-16, la moyenne de tonnes par wagon chargé et rapportant des recettes a été de 19·22, et le nombre de voyageurs de 9·24; en 1916-17, le nombre de tonnes a été de 22·08 et celui des voyageurs de 12·16.

En 1915-16, le nombre de tonnes, par train de marchandises seulement, a été de 332·62, et en 1916-17, de 358·40.

En 1915-16, le nombre de tonnes, par wagon, de marchandises seulement, a été de 15·95, et en 1916-17, de 18·27.

En 1915-16, la distance moyenne sur laquelle chaque tonne de marchandises a été transportée a été de 280·58 milles, et en 1916-17 de 261·53. Les distances moyennes sur lesquelles les voyageurs ont été transportés pendant ces exercices ont été respectivement de 48·21 milles et de 72·04.

En 1915-16, le nombre moyen de wagons chargés par train a été de 17·05 wagons de marchandises et de 6·94 wagons de voyageurs; en 1916-17, le nombre de wagons de marchandises par train a été de 16·03, et celui des voyageurs de 7·80.

Le nombre moyen de wagons vides par train a été de 3·79 en 1915-16, et de 3·58 en 1916-17.

En 1915-16, la moyenne de trains-milles par mille de chemin de fer a été de 3,137·84 pour les marchandises et de 2,029·72 pour les voyageurs; en 1916-17, ces chiffres ont respectivement été de 3,365·72 et de 2,270·37.

En 1915-16, la moyenne par mille de chemin de marchandises rapportant des recettes et transportées sur une distance d'un mille a été de 1,028,785.16 tonnes; pour les voyageurs elle a été de 130,201·02; en 1916-17, les chiffres ont été de 1,191,703·93 tonnes pour les marchandises et de 215,271·92 pour les voyageurs.

En 1915-16, le nombre de tonnes, de marchandises seulement, par mille de chemin de fer, transportées sur une distance d'un mille, a été de 1,043,694.43, et en 1916-17, de 1,206,280.31.

En 1915-16, le nombre de milles parcourus par les trains a été de 3,099,463, pour les voyageurs, et de 4,791,476 pour les marchandises; en 1916-17, il a été de 3,477,301, pour les voyageurs et de 5,110,481 milles pour les marchandises.

En 1915-16, la distance parcourue par les wagons chargés a été de 81,714,686 milles, et en 1916-17, de 81,933,436 milles.

En 1915-16, la distance parcourue par les wagons vides a été de 18,178,425 milles, et en 1916-17, de 18,294,030 milles.

En 1915-16, la distance parcourue par les fourgons de queue a été de 4,515.858 milles, et en 1916-17, de 4,773,896 milles.

En 1915-16, la distance parcourue par les wagons a été la suivante: wagons de voyageurs, 21,506,251 milles; wagons de marchandises, 104.408,969 milles; en 1916-17, ces chiffres ont été: wagons de voyageurs, 26,872,659 milles; wagons de marchandises, 105,001,362 milles.

En 1915-16, le nombre total de tonnes de marchandises transportées a été de 5,680,178 tonnes. Sur ce nombre, 5,447,220 tonnes ont rapporté des recettes. En 1916-17, ce nombre s'est élevé à 7,003,379 tonnes dont 6,770,224 tonnes ont rapporté des recettes.

En 1915-16, les réfections des wagons de voyageurs ont coûté $717.77 par wagon, soit 1·67 cent par wagon-mille; en 1916-17, elles ont coûté $882.59, soit 1·73 cent par wagon-mille.

En 1915-16, les réfections des wagons de marchandises ont coûté $60.12 par wagon, soit 0·81 cent par wagon-mille; en 1916-17, elles ont coûté $75.83, soit 0·78 cent par wagon-mille.

En 1915-16, les réfections des locomotives ont coûté $1,930.91 par locomotive, soit 6·86 cents par locomotive-mille; en 1916-17, elles ont coûté $2,797.43, soit 9·48 cents par locomotive-mille.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

C'est un chemin de fer à voie étroite, 3 pieds 6 pouces. Il s'étend de Tignish à Georgetown, 158.60 milles, et de Charlottetown à Murray-Harbour, 52.30 milles, avec embranchements jusqu'à Souris, Elmira et au Cap-Traverse. La longueur exploitée du chemin est de 275.20 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917, les dépenses portées au compte du capital se sont accrues de $609,751.71, portant à $11,451,124.15 la dépense totale au compte du capital. La principale rubrique a été celle de la traverse à wagons de la Pointe-Carleton, I. P.-E., au cap Tourment, N.-B., sur la terre ferme, lequel s'est élevé à $604,676.86.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes se sont chiffrées par $630,045.69, et les frais d'exploitation se sont élevés à $833,853.02, laissant un déficit de $203,807.33. Comparativement à l'exercice précédent, les recettes brutes ont accusé une augmentation de $239,118.87, et les frais d'exploitation en ont accusé une de $288,832.40.

Le nombre de voyageurs transportés a été de 401,636, produisant $247,002.37 sur lesquels $69,113.52 étaient pour le transport par eau. Il a été transporté 150,101 tonnes de marchandises, produisant $219,442.74 pour le chemin de fer et $108,508.13 pour le trafic par eau. Les revenus provenant des postes et autres services se sont élevés à $47,498.70, pour le chemin de fer, et à $7,593.75 pour le trafic par eau.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 458,376; par les trains, de 368,495; par wagons, de 2,143,610.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer ont été de $1,616.39; par locomotive-mille, de 97 cents; par train-mille, de $1.21 et par wagon-mille, de 20.75 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $2,135.15, et par train-mille, de 159.46 cents.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

En vertu d'un arrangement en date du 18 mars 1915, approuvé par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 12 mai 1915, ce chemin de fer a été acheté par le gouvernement, comme faisant partie du service de chemins de fer de l'Etat, pour la somme de $270,000. Il était entendu que la convention devait entrer en vigueur le 1er août 1914, et que le gouvernement devait en avoir le droit exclusif de propriété, le contrôle d'exploitation et la perception des revenus jusqu'à ce que le transport soit complètement effectué et que le prix d'achat soit versé. Le transport n'a pas encore été effectué, mais le gouvernement a pris possession du chemin le 31 août 1914, et l'a exploité depuis cette date.

Ce chemin a 36·05 milles de longueur, et s'étend de Sackville au cap Tourment, N.-B., faisant un raccordement entre le chemin de fer Intercolonial et la nouvelle traverse de chemin de fer qui sera exploitée entre le cap Tourment et la Pointe-Carleton, dans l'île du Prince-Edouard.

On trouvera dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, annexe II, les détails concernant les dépenses d'exploitation, le trafic, etc.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

En vertu d'une convention en date du 1er août 1914, approuvée par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 27 août 1914, le gouvernement a loué ce chemin de fer pour une période n'excédant pas cinq ans, à raison d'un loyer annuel de $90,000, payable semi-annuellement, et l'option d'acheter, en aucun temps de cette période, pour la somme de $2,700,000. Le gouvernement en a pris possession, comme faisant partie des chemins de fer de l'Etat, le 1er août 1914. Ce chemin de fer a 111·30 milles de longueur, et s'étend du chemin de fer Intercolonial, à Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard, N.-B.

On trouvera dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, et autres officiers, annexe II, les détails concernant les dépenses d'exploitation, les recettes, le trafic, etc.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC.

En vertu de la loi de 1912, chapitre 49, a été approuvée une certaine convention, en date du 5 mars 1912, faite entre le gouvernement fédéral et la province du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec à l'effet de louer à l'Etat, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, le chemin de fer de la compagnie, lorsque la construction en sera terminée, à partir de la cité de Saint-Jean, N.-B., jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Transcontinental à ou près de la ville de Grand-Falls, N.-B.; la loi devant entrer en vigueur à sa proclamation par le Gouverneur en conseil. Il était entendu par cette convention que, lorsque certaines sections seraient construites et équipées, l'Etat louerait et exploiterait ces sections.

Le chemin se prolonge de Centreville à Gagetown, la distance étant de 119·87 milles. Le 1er janvier 1915, les chemins de fer du gouvernement ont assumé la charge

d'exploiter la partie de la voie qui relie Centreville à Fredericton, et le 2 mars 1915, ils ont pris à leur charge la partie de la voie qui relie Fredericton à Gagetown.

On trouvera de plus amples renseignements concernant les frais d'exploitation, les recettes, le trafic, etc., dans le rapport du gérant général et des autres officiers des chemins de fer de l'Etat, annexe II.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Ce chemin de fer ira de le Pas au Manitoba, endroit de la rivière Saskatchewan où il y a raccordement avec le *Canadian-Northern,* jusqu'à Port-Nelson, sur la côte occidentale de la baie d'Hudson.

La construction des premiers 185 milles, allant de le Pas à Portage-Thicket, a été adjugée en août 1911. Une entreprise pour un supplément de 68 milles, allant de Portage-Thicket à la jonction du Lac-Fendu (*Split*), a été adjugée le 20 septembre 1912, et une troisième entreprise, embrassant le parcours entre la jonction du Lac-Fendu au Port-Nelson, 165 milles, a été adjugée le 17 décembre 1912—soit un total de 418 milles.

La tête de ligne de Port-Nelson était achevée en août 1914, donnant à la ligne de le Pas à Port-Nelson une longueur totale de 424 milles. A la fin de l'exercice terminé le 31 mars 1917, le régalage était fini, jusqu'à Port-Nelson, sauf onze milles de brèches; les lisses étaient posées ainsi que le télégraphe jusqu'au mille 334 environ —deuxième passage du Nelson aux rapides de la Chaudière.

Sur un total de 424 milles de longueur, on a posé plus de 80 pour 100 des lisses jusqu'au deuxième passage du Nelson aux rapides de la Chaudière, à environ 90 milles de Port-Nelson—où l'on a commencé la construction des substructions du pont.

La construction des têtes de lignes au Port-Nelson a été faite par le ministère, qui a employé une équipe dirigée par un ingénieur.

La construction des travaux permanents en eau profonde, reliant la terre ferme à l'eau profonde, est assez bien avancée vu la saison exceptionnellement inclémente. Les ponts en acier, dix-sept travées, ont été achevés.

Au cours de la saison de navigation de 1915, des feux occultants à l'acétylène, visibles à huit milles de distance, ont été installés par le ministère de la Marine et des Pêcheries en plusieurs endroits de la baie d'Hudson et du détroit du même nom.

Un Marconi installé au Port-Nelson et à le Pas relie ces deux endroits.

Les déboursés de l'année financière terminée le 31 mars 1917 étaient de $2,604,-279.94, formant un total de $18,354,188.37 jusqu'à cette date.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL-NATIONAL.

En vertu d'une convention du 29 juillet 1903, ratifiée par une loi fédérale de la même année, chapitre 71, et subordonnément à une convention modificatrice du 18 février 1904, ratifiée par la loi fédérale de la même année, chapitre 24, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, instituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a pris certains engagements touchant la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer passant entièrement sur le territoire canadien, entre la ville de

Moncton, province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique. La division de l'est est construite par le gouvernement sous la direction de commissaires nommés par le Gouverneur en conseil; dès l'achèvement elle sera louée à la compagnie, qui entreprend de construire, d'entretenir et d'exploiter à ses propres frais la division de l'ouest. Le bail de la division de l'est est de cinquante ans, à loyer de trois pour 100 sur le coût de construction; il n'y a pas de loyer pour les sept premières années du bail; les deux divisions doivent être pourvues, par la compagnie, d'un roulant moderne et ample, le premier outillage devant avoir une valeur d'au moins vingt millions.

Il est décrété que le gouvernement, pour aider la compagnie à construire la division de l'Ouest, garantira le paiement du principal et de l'intérêt et d'une émission d'obligations, faite par la compagnie, au montant qui produira l'équivalent des trois quarts des frais de construction, mais ne devant pas dépasser $13,000 au mille quant à la division des prairies entre Winnipeg et les bornes est des Montagnes-Rocheuses. Ces bornes ont été fixées à la rive est du creek au Loup, à cent vingt milles à l'ouest d'Edmonton.

La loi de 1905, chapitre 98, ratifiait et confirmait trois actes fiduciaires sous forme d'hypothèques, qu'elle définissait, savoir: un du 10 juin 1905 entre la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie Royal Trust, et Sa Majesté, pour assurer l'émision des premières obligations hypothécaires; un deuxième du 15 mars 1905, entre la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, la Compagnie National Trust et la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, pour garantir l'émission de deuxièmes obligations hypothécaires; et le troisième, du 15 mars 1905 entre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, la National Trust Co., et la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, pour assurer l'émission des premières obligations hypothécaires touchant l'embranchement appelé "Embranchement du Lac Supérieur."

Des paiements à même les recettes des obligations de la compagnie pour travail fait, etc., dans la division ouest, sont faits de temps à autre sur des certificats, donnés par l'ingénieur en chef du gouvernement de la division, et indiquant les dépenses approuvées.

La loi de 1909, chapitre 19, autorisait à aider à l'achèvement de la construction de la division des prairies au moyen d'un prêt de dix millions à la compagnie, à garantir subsidiairement, et subordonnément à toute attache antérieure, par une hypothèque sur la division Prairie du réseau. Ce prêt portait intérêt à quatre pour cent par année, et devait être remboursé en dix ans.

Le prêt, qui relève du ministère des Finances, a été fait régulièrement; l'hypothèque date du 22 mai 1909.

La loi de 1913, chapitre 23, autorise à prêter à la compagnie au plus quinze millions à quatre pour cent, remboursables le 1er juillet 1923. Quinze millions ont été avancés à la compagnie du chef de cette autorisation. Ses débentures, représentant une somme égale, ont été prises par le gouvernement en garantie du prêt susdit, conformément à la loi.

La loi de 1913, chapitre 24, autorisait l'achat des obligations à trois pour cent de la compagnie jusqu'à concurrence de la balance de l'émission autorisée. Ce reliquat, $6,800,000, a été acheté par le gouvernement.

La loi de 1914, chapitre 34, autorisait à garantir intérêt et principal d'une émission d'obligations à quatre pour cent que la compagnie devait lancer afin d'aider à prélever les balances d'argent exigées pour l'achèvement de la division des Montagnes, afin de pourvoir aux déboursés d'au plus $16,000,000; ces obligations devaient être assurées par une fiducie nouvelle établissant des hypothèques ou charges sur les entreprises et propriétés présentes et futures de la compagnie; cette garantie devait être acceptée en règlement plénier, final, et satisfaisant de toutes réclamations de la part de la compagnie, du chef d'aides supplémentaires touchant la construction de la division ouest.

Subordonnément à la loi susdite, une fiducie assurant l'émission des obligations jusqu'à concurrence de L—3,280,000 était consentie le 5 août 1914.

Les divers débours du gouvernement, dans la division est, devaient être faits à même des crédits fixés à cette fin par le Parlement et sur recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui doivent être soumis chaque mois les états de recettes, de débours et de passif d'obligations.

Divers lois et arrêtés de l'Exécutif ont prolongé le délai d'achèvement, et la loi de 1914 (loi de garantie du Grand-Tronc-Pacifique), article 11, décrète que par "dérogation à la teneur de ladite fiducie du dix juin 1905, de toute loi ou de tout arrêté de l'Exécutif précédemment adoptés, la date d'achèvement de la division de l'ouest sera le 31 décembre mil neuf cent quinze." L'article 2 de la loi susdite définit la division ouest: allant de la ville de Winnipeg à l'océan Pacifique.

La loi de 1912, chapitre 39, place la construction de la division est et son exploitation, jusqu'à son achèvement et sa location à la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, sous la direction d'un commissaire (au lieu de quatre) nommé par le Gouverneur en conseil et maintenu en fonctions durant bon plaisir. Un arrêté de l'exécutif du 4 avril 1912 nomma à ce titre de commissaire M. R.-W. Leonard, ingénieur civil, président de la Commission d'alors. M. Leonard ayant démissionné, le ministre des Chemins de fer et Canaux a été nommé commissaire par arrêté de l'exécutif du 3 juillet 1914, conformément à la loi de la même année, chapitre 43.

DIVISION DE L'EST—MONCTON À WINNIPEG.

On a achevé la pose des rails, entre Moncton et Winnipeg (à l'exception du pont de Québec), le 17 novembre 1913, date à laquelle on a rivé le dernier boulon.

En attendant l'achèvement du pont de Québec, on communiquera avec l'autre rive au moyen de bacs transbordeurs.

Le rapport du comptable du ministère (partie I des annexes) accuse, pour la division de l'est, une dépense de $3,916,586.20 sur le capital, pour l'exercice clos le 31 mars 1917, et une dépense totale de $163,797,783.66 jusqu'à date.

Pendant l'exercice 1913-14, l'Intercolonial a exploité la voie ferrée, dans une mesure restreinte, sur une distance de 285.25 milles, entre Moncton, N.-B., et Escourt, Qué., 54.85 milles à l'ouest d'Edmundston, N.-B. Durant l'exercice 1914-15, l'Intercolonial a exploité le chemin de fer entre Moncton et Chaudière, soit une distance de 455.15 milles.

Le 1er mai 1915, la partie du chemin de fer Transcontinental-National comprise entre la cité de Québec et Winnipeg, soit une distance de 1,355.95 milles, a été

acquise pour les fins d'exploitation comme partie du réseau des chemins de fer fédéraux, et mise en service comme telle, le 1er juin 1915.

Le 1er juillet 1915, l'embranchement du lac Supérieur, compris entre l'embranchement du lac Supérieur sur le chemin de fer Transcontinental et Fort-William, lac Supérieur, soit une distance de 191.75 milles, a été acquis aux fins d'exploitation par les chemins de fer de l'Etat, ayant été affermé de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc par le gouvernement canadien.

La loi de 1915, chapitre 18, a conféré l'autorisation de l'affermage de cet embranchement. Cette loi prescrit que tout contrat d'affermage pour une période de plus de cinq ans, ou pour l'acquisition de l'embranchement, devait être sanctionné par le Parlement.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 juin 1915, un contrat a été passé, à la date du 29 juin 1915, en vue de l'affermage de l'embranchement pour une période de 999 ans, à compter du 1er mai 1915, au loyer de $600,000 par année, payable tous les six mois, le premier versement devant avoir lieu le 1er novembre 1915. Le contrat stipulait une option en faveur du gouvernement en vue de l'achat de l'embranchement pour la somme de $13,333,333.33, en tout temps après le 31 mars 1936, après signification d'un avis d'un an; le bail devant être ratifié avant le 1er juin 1920.

Toutes les voies ferrées situées entre Moncton et Winnipeg sont exploitées par les chemins de fer de l'Etat, soit une distance de 2,003.03 milles, y compris l'embranchement du lac Supérieur, 191.75, et les deux embranchements de la cité de Québec, savoir: l'embranchement de Cadorna, 5.88, et l'embranchement du marché Champlain, 6.48 milles. Le pont de Québec, soit 0.61 mille, en voie de construction, n'est pas compris.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $7,206,922.20, et les recettes brutes se sont chiffrées à $5,916,550.99, laissant un déficit de $1,290,371.21. En outre, $600,000 ont été versés à titre de loyer pour l'embranchement du lac Supérieur.

On trouvera les détails dans les rapports ci-inclus du contrôleur et du trésorier des chemins de fer de l'Etat. (Annexe, partie II).

DIVISION DE L'OUEST.

La division de l'ouest s'étend de la limite occidentale des terminus de Winnipeg, sur la rive est de la rivière Assiniboine, dans la cité de Winnipeg, jusqu'à la cité de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique, soit une distance de 1,748 milles, y compris 3½ milles sur la ligne riveraine des emplacements des têtes de lignes.

Elle est partagée en deux parties, savoir, la "section des prairies" qui s'étend de Winnipeg jusqu'à la rive orientale du creek Wolfe—120 milles à l'ouest d'Edmonton, la capitale de la province de l'Alberta—soit une distance de 915 milles, et la "section des Montagnes", qui s'étend de la rive est du creek Wolf jusqu'à Prince-Rupert, soit une distance de 830 milles. Les têtes de lignes s'étendent sur une distance supplémentaire de 3¼ milles autour du front riverain de la cité de Prince-Rupert.

Sir Collingwood Schreiber, C.C.M.G., est l'ingénieur en chef du gouvernement pour cette division, et la compagnie est payée d'après ses certificats. On trouvera imprimé dans les annexes du présent rapport, partie IV, le rapport de l'ingénieur en chef, indiquant l'état des travaux à la clôture de l'exercice, au 31 mars 1917. Ce rap-

port énonce que toute la division est en bon état pour les fins d'exploitation du trafic public, mais que, pour que le contrat et les devis fussent conformes aux lois du Parlement, il fallait encore exécuter, une valeur approximative de $2,297,500 de travaux dans la section des prairies, et de $2,330,385 dans la section des montagnes. Il donne les détails de ces travaux. Il expose que le montant des dépenses certifiées se répartit comme suit: pour la section des prairies, $37,910,534.88, pour la section des montagnes, $93,160,195.76, soit un total de $131,070,730.64.

Toute la division comprise entre Winnipeg et Prince-Rupert a été exploitée depuis le 6 septembre 1914.

PONT DE QUÉBEC.[1]

Le 29 août 1907, le pont cantilever en voie de construction sur le fleuve Saint-Laurent par la *Quebec Bridge and Railway Company* (commencé avec une subvention de $1,000,000 autorisée par la loi de 1899, chapitre 7, et un contrat de subvention, en date du 12 novembre 1900), s'est effondré.

Aux termes d'un contrat passé avec la compagnie à la date du 19 octobre 1903, sanctionné par la loi de 1903, chapitre 54, le gouvernement s'est engagé à garantir le principal et l'intérêt des obligations ou des autres valeurs de la compagnie jusqu'à concourrence de $6,678,200, la compagnie renonçant à réclamer le solde impayé de ladite subvention; cette garantie devant être assurée par un acte de fiducie hypothécaire sur les franchises, taux et biens de la compagnie. Le 1er février 1904, un acte de fiducie hypothécaire a été exécuté, transportant à la *Royal Trust Company* (Montréal) à titre de fidéicommis, tous les biens et franchises de la compagnie, et stipulant en conséquence l'émission d'obligations.

Une disposition de ce contrat donnait au gouvernement le droit de prendre possession en aucun temps, à un mois d'avis, des opérations, actif, terrains et franchises de la compagnie, en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, ce montant ne devant pas dépasser $265,585.70, avec intérêt simple à 5 pour 100 et une prime de 10 pour 100 sur la valeur au pair des actions payées.

De la dite subvention de $1,000,000 il a été payé à la compagnie un total de $374,353.33 avant et après l'exécution du contrat précité, les paiements étant faits à même les recettes provenant des obligations sur présentation des certificats émis par l'ingénieur du gouvernement couvrant les travaux terminés et les matériaux livrés.

Après l'écroulement du pont le gouvernement a décidé de profiter de son droit d'acquérir les entreprises de la compagnie en vertu d'une autorisation contenue dans l'arrêté du Conseil du 17 août 1908. La prise de possession date du 1er décembre 1908. Les divers actionnaires ont reçu pour leurs actions $355,279.07 du gouvernement, ces paiements ont été faits aux personnes intéressées au mois de novembre 1908. L'acte de cession et transport de la compagnie au gouvernement est daté du 18 octobre 1909.

En vertu d'un arrêté du conseil du 17 août 1908, une commission de trois ingénieurs a été constituée en vue de la préparation d'un plan et d'un cahier des charges nouveaux, et de la reconstruction du pont, avec le pouvoir de s'adjoindre des ingé-

---

[1] Le rapport annuel du ministère pour 1907-8, p. xlvii, relate les rapports du gouvernement avec le pont antérieurement à l'effondrement de ce dernier.

nieurs experts en qualité de conseillers pour l'étude des points au sujet desquels des opinions différentes seraient entretenues.

Au mois de juin 1910, une demande régulière de soumissions a été faite par la voie des journaux. En réponse 35 projets différents qui se décida finalement, après avoir consulté les ingénieurs experts, à recommander d'accepter le plan alternatif envoyé par la *St. Lawrence Bridge Company* (à laquelle sont associées la *Dominion Bridge Company* et la *Canadian Bridge Company*). La commission a cru que ce plan semblait avoir certains caractères de force, de simplicité d'érection, de distribution économique des matériaux et d'apparence générale qui, dans son opinion, assureraient la construction d'un pont "pouvant être le plus favorablement comparé au type le plus perfectionné des ponts à grande travée en existence". Un arrêté du conseil du 31 mars 1911 accorda l'autorisation de faire un contrat avec les compagnies conjointes nommées et ce contrat a été conclu le 4 avril 1911. Le prix de contrat est de 9.02 cents la livre, soit une somme d'environ $8,650,000, l'élimination des voies pour la circulation des voitures projetées dans le plan original effectuant une économie d'environ $2,600,000. D'après le contrat les travaux devaient être terminés le 31 décembre 1915.

La longueur totale du pont sera de 3,228 pieds, soit environ les trois cinquièmes d'un mille. La travée centrale aura une longueur de 1,800 pieds; la partie suspendue de cette travée aura 640 pieds. La hauteur de la travée sur la longueur des 760 pieds au-dessus du chenal de la rivière sera de 150 pieds entre les pièces inférieures et le niveau de la rivière au moment des eaux hautes. Les deux bras cantilever auront 580 pieds de longueur. La largeur du pont entre les fermes sera de 88 pieds. Le pont comprendra une voie double pour les chemins de fer et deux trottoirs pour les piétons.

En date du 10 janvier 1910 un contrat a été conclu pour les travaux de la substruction avec MM. M. P. et J. T. Davis dont la soumission était la plus basse des trois qui ont été présentées à la suite des annonces publiées dans les journaux; et des traités supplémentaires ont été conclus avec eux le 23 mai 1910, et le 2 septembre, 1911, relativement aux changements dans le plan du coffrage et dans l'emplacement du bras d'ancrage nord.

La commission des ingénieurs chargée de la reconstruction du pont n'est plus composée des mêmes personnes qui en faisaient primitivement partie, à cause soit de retraite ou soit de décès. Les membres en sont: Charles N. Monsarrat, M.S. Can. des I.C., président et ingénieur en chef; Ralph Modjeski, S. Amér. I.C., et H.P. Borden, M.S. Can. des I.C.

Le bureau principal de la commission est à Montréal.

Le rapport du président et ingénieur en chef pour l'exercice finissant le 31 mars 1917 est imprimé dans les annexes qui suivent, à la partie V.

Le rapport démontre que pendant l'année toute la substruction a été érigée y compris la travée suspendue dont l'érection s'est faite à un endroit situé à environ trois milles plus bas sur la rivière. Le 11 septembre 1916 on a procédé au flottage de cette travée et le travail de la mise en place et du levage progressait d'une manière satisfaisante lorsque rendu à environ 20 pieds au-dessus de l'eau il y eut une défectuosité dans l'équipement de l'entrepreneur pour ce travail de soulèvement qui eut pour résultat de faire pencher vers l'ouest toute la travée qui disparut dans la rivière. La *St. Lawrence Bridge Company* assuma la responsabilité entière de cette

perte et commença immédiatement à prendre les moyens pour remplacer la travée à leurs frais. A la fin de l'année la fabrication des pièces nécessaires progressait rapidement.

La commission et les officiers de la compagnie firent une enquête et le rapport de la commission se trouve dans l'ennexe V, page 74.

La dépense pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917 s'est élevée à $2,733,677 payés au compte du capital, soit une dépense totale, au compte du capital de $13,-244,583.84 pour la reconstruction du pont. Antérieurement il avait été dépensé au compte du revenu $422,867.12 pour l'année 1908-09 (de ce montant $355,279.07 ont été payés pour l'acquisition de la *Quebec Bridge and Railway Company,* et $31,765.44 représentent les dépenses de la commission d'enquête relativement aux causes de l'écroulement du vieux pont), et $111,78.02 pour l'année 1909-10, pour la préparation des plans, etc., soit un total de $534,655.14 contre lequel est crédité la somme de $100,000 payée au gouvernement par la *Phœnix Bridge Company* (qui avait le contrat de la construction du tablier primitif), lors du règlement final des réclamations faites à la suite de l'écroulement. La dépense totale nette du ministère jusqu'au 31 mars 1917, après avoir tenu compte d'une somme de $91,188.10 provenant de la vente de vieux fer et de matériaux non-utilisés du pont écroulé, est de $13,679,238.98. Ces chiffres ne comprennent pas le montant de la subvention, les $374,353.33 payés à la *Quebec Bridge Company,* tel que ci-devant mentionné, et les sommes payées par le ministère des Finances, savoir: pour la garantie des obligations de la compagnie $6,424,781; à la province de Québec, $250,000; à la cité de Québec, $300,000; et $485.20 d'après une décision de la cour Suprême, soit en tout $6,975,266.20. Y compris toutes ces dépenses nous arrivons à une dépense totale de $21,028,858.51.

CANAL DE HAUTE NAVIGATION WELLAND.

Cet important travail de construction a pour but d'obtenir une accommodation meilleure et plus considérable pour une classe de navires plus gros que ceux qui peuvent présentement utiliser le canal.

Le canal actuel s'étend entre Port-Colborne, sur le lac Erié, et Port-Dalhousie, sur le lac Ontario. Sa longueur est de 26¾ milles, et il comprend 25 écluses, dont les dimensions sont de 270 par 45 pieds, avec une profondeur de 14 pieds sur les seuils.

Le canal Welland projeté tel que localisé en dernier lieu suit le cours du canal actuel à partir de Port-Colborne jusqu'à Allanburg à mi-chemin en traversant la péninsule. De cet endroit on va creuser une tranchée entièrement nouvelle, traversant le canal actuel immédiatement au-dessous de l'écluse n° 25, le niveau des deux canaux à cet endroit étant le même, à savoir: 568 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le nouveau canal traverse encore une fois le canal actuel au-dessous de l'écluse n° 11, le niveau des deux canaux à cet endroit étant de 382 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le canal projeté débouche dans le lac Ontario à l'embouchure du creek Ten-Mile à environ trois milles à l'est de Port-Dalhousie. La longueur totale du canal d'un lac à

l'autre est de 25 milles; et la différence de niveau entre les deux lacs qui est de 325½ pieds doit être surmontée au moyen de sept écluses, chacune élevant le navire de 46½ pieds. Les dimensions des écluses doivent être de 800 pieds de long et de 80 pieds de large dans œuvre avec une profondeur de 30 pieds sur les seuils à onglet aux étiages extrêmes dans le lac. La largeur du canal au fond sera de 200 pieds et, pour le présent, lees biefs seront creusés à une profondeur de 25 pieds seulement, mais toutes les structures seront enfoncées à une profondeur de 30 pieds, de sorte que le canal peut être creusé dans l'avenir en draguant les biefs.

On construira un nouveau brise-lames occidental à Port-Colborne afin de mettre le port à l'abri des tempêtes.

Les jetées d'entrée extérieures dans le lac Ontario seront placées à environ 1½ mille de la rive, où la profondeur des eaux est de 30 pieds; un chenal large sera dragué à partir de ces jetées et un remblai de 500 pieds de large sera formé de chaque côté. Les murs de chute auront 82 pieds de haut au-dessus du sommet des seuils de la porte.

Les travaux seront divisés en 9 sections, dont la section n° 1, mesurant à peu près 3 milles, à l'extrémité du canal débouchant dans le lac Ontario, a été adjugée le 1er août 1913; la section n° 2, à peu près 4⅓ milles, a été adjugée le 31 décembre 1913; la section n° 3, à peu près 2 milles, a été adjugée le 4 octobre 1913; la section n° 5 a été adjugée le 22 décembre 1913.

Pendant l'exercice 1916-17 la somme de $3,513,769.82 a été déboursée, ce qui fait un déboursé total de $13,474,333.26; à cela il faut ajouter pour des dépenses précédentes, relevés préliminaires, forages, etc., $219,589.73, ce qui donne pour le coût total, au 31 mars 1917, $13,693,922.99.

Par suite de la guerre les travaux du canal ont été suspendus en vertu d'avis signifiés en janvier 1917.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

Les renseignements concernant les chemins de fer subventionnés sont donnés dans les états du comptable du ministère, qu'on trouvera dans l'annexe ci-après, 1ère partie. Les états du comptable indiquent tous les paiements effectués depuis le commencement du système des subventions aux chemins de fer dans l'année 1883-84.

Le total des paiements effectués pour le compte des subventions durant l'exercice clos le 31 mars 1917 s'est élevé à $959,583.88, payé à même les recettes.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

En vertu du chapitre 58 (1903) de la 3e loi Edouard VII, modifiant et codifiant la Loi des Chemins de Fer, le comité des chemins de fer du Conseil privé a été aboli, et à sa place il a été créé une commission nommée comme ci-haut, devant renfermer trois membres (augmentés à six par la loi de 1908, chapitre 62), devant être nommés par le Gouverneur en conseil; cette loi est entrée en vigueur le 1er février 1904 par proclamation, sur l'autorisation d'un arrêté du conseil daté du 18 janvier 1904, en vertu duquel certaines personnes ont été nommées en qualité de commissaires. Par la loi de 1908, chapitre 61, la juridiction de la commission a été augmentée afin de couvrir l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques, et par la loi de 1908, chapitre 62, certains amendements ont été faits à sa consti-

tution et sous d'autres rapports. En vertu de la loi de 1909, chapitre 31, la commission a reçu le pouvoir de fixer le prix maximum devant être demandé pour l'électricité produite par l'intermédiaire de forces hydrauliques louées de la Couronne. La Loi de 1910, chapitre 50 modifiait certaines stipulations de la Loi des Chemins de Fer en ce qui a trait aux pouvoirs de la commission, et la loi de la même année, chapitre 57, a augmenté la juridiction de la commission afin de couvrir la détermination par elle des tarifs de la télégraphie sans fil et des télégraphes ou câbles électriques marins. La Loi de 1911, chapitre 22, donnait le pouvoir à la commission d'exiger des compagnies de chemin de fer l'établissement d'un personnel de gardes-feu, et modifiait les ordonnances précédentes concernant la disposition de l'électricité produite par l'intermédiaire des forces hydrauliques louées par le gouvernement, et parmi les autres ordonnances, stipulait que la commission devrait agir afin d'assurer l'exploitation efficace des chemins de fer subventionnés. Le bureau de la commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à tenir ses séances n'importe où au Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont finales, sont sujettes à l'appel devant la cour Suprême sur des questions de juridiction ou de loi, et aussi à action par le Gouverneur en conseil à sa discrétion.

Elle est tenue de faire tous les ans rapport de ses procédures, lequel rapport est présenté au Parlement. Le rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1917 a été reçu et sera présenté au Parlement en temps opportun.

CANAUX.

Les déboursés totaux pour les canaux fédéraux pour les douze mois terminés le 31 mars 1917 ont été de $6,028,100.73, comprenant $4,304,589.09 imputés sur le capital, $399,414.50 imputés sur le revenu, $801,937,90 pour le personnel, et $522,159.24 pour les réparations; les deux derniers item étant imputés sur le revenu.

La balance des loyers due le 1er avril 1916 était de $153,055.38. Les loyers accrus durant l'année se sont élevés à $275,206.99 formant un total de $428,262.37. Sur cette somme, il a été perçu durant l'exercice après avoir retranché les remises au total de $7,380.65, $271,820.28. Le solde dû le 31 mars 1917 était de $149,061,144. Il serait à remarquer qu'en règle général, les loyers sont payables d'avance, ce fait expliquant, dans une grande mesure le montant élevé du loyer dû à la fin de chaque exercice.

Les recettes totales perçues se sont élevées à $461,423.14, la balance étant composée de frais de quaiage, amendes, etc., et un total de $175,536.50 dérivé de l'exploitation de l'élévateur à grain de Port-Colborne sur le canal Welland.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada, depuis 1903-04.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1916-17 mais on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre "Statistiques des canaux", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1916.

MOUVEMENT SUR LES CANAUX.

Les données qui suivent sur le mouvement des principaux canaux pendant la saison de navigation de 1916 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland, il est passé 2,544,964 tonneaux de fret, soit une diminution de 516,048 tonneaux; 693,578 se composaient de produits agricoles, et 265,563 tonneaux de produits forestiers; 1,190,142 tonnes de houille ont été transportées; 2,544,964 tonneaux étaient du fret direct, dont 2,045,343 tonneaux ont passé vers l'est.

Sur cette quantité de fret direct, les navires canadiens ont transporté 1,682,826 tonneaux, soit une diminution de 233,189 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 632,142 tonneaux, soit une diminution de 292,902.

Le fret direct total pour l'est et l'ouest passé par ce canal, à destination des ports des Etats-Unis, a été 203,407 tonnes, soit une diminution de 282,209 tonnes sur l'année 1915.

La quantité de grain transportée à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a été de 609,119 tonnes, soit une diminution de 510,008 tonnes comparativement à l'exercice précédent. Il n'a pas été fait de transbordement à Ogdensburg depuis 1903.

Sur les canaux du Saint-Laurent, il a été transporté 3,368,064 tonnes de marchandises, soit une diminution de 41.403 tonnes; 2,404,815 tonnes à destination de l'est et 568,970 tonnes à destination de l'ouest; 660,555 tonnes étaient des produits agricoles; 1,688,304 tonnes de charbon, et 650,590 tonnes de produits forestiers.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret transporté a été de 237,651 tonnes, soit une diminution de 34,719 tonnes; 139,168 étaient des produits forestiers.

Sur le canal Chambly, on a transporté 398,477 tonnes, soit une diminution de 16,501 tonnes; 242,654 tonnes étaient des produits forestiers, et 100,165 du charbon.

Sur le canal Rideau, 105,430 tonnes, soit une diminution de 15,351. De ce total il y avait 9,912 tonnes de produits forestiers, et 6,915 tonnes de charbon.

Sur le canal St-Pierre, la quantité transportée a été de 9,629 tonnes, soit une augmentation de 6,734, le tout comprenant 3,787 tonnes de charbon. Le canal a été fermé au trafic public pendant la saison de 1915, pour la reconstruction de l'écluse, et a été ouvert de nouveau le 1er septembre 1916.

Sur le canal Murray, 46,680 tonnes, soit une augmentation de 15,952 tonnes.

Sur le canal de Trent, il est passé 45,009 tonnes, soit une diminution de 4,895 tonnes; de ce total 38,841 tonnes étaient des produits forestiers.

A l'écluse St-André, sur la rivière Rouge, Manitoba, le volume des opérations a été de 13,438 tonnes.[1]

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, le mouvement total du fret a été de 16,813,-649 tonneaux, soit une augmentation de 9,062,692 tonneaux, transportés sur 6,689 navires, et le nombre des éclusages a été de 4,777. Il a été transporté 86,874,340 boisseaux de blé et 46,096,508 boisseaux d'autres grains; 3,353,270 barils de farine,

---

[1] Cet ouvrage consistant en une écluse et un barrage sur la rivière Rouge, à environ 15 milles au nord de Winnipeg, a été construit et est tenu en service par le ministère des Travaux publics. Cette écluse procure une communication entre Winnipeg et le lac Winnipeg, et elle n'est ici mentionnée que pour des fins de statistique.

11,504,773 tonnes de minerai de fer, 1,033,647 tonnes de charbon et 6,333,600 pieds de bois, mesure de planche.

Voici, en résumé, les principaux faits qui ressortent de ces chiffres:— Le mouvement total sur les différents canaux dans le cours de la saison de 1916 a été de 23,583,491 tonnes, soit une augmentation de 8,384,688 d'avec l'année précédente; 263,648 voyageurs ont été transportés, soit 12,812 de plus que l'an dernier.

Le rapport de l'ingénieur en chef du ministère et les rapports des fonctionnaires placés sous sa direction immédiate, lesquels rapports se trouvent dans la partie III des annexes, fournissent des renseignements explicites au sujet des différents travaux qui lui sont confiés, et dont les principaux sont le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, le canal de Trent, le nouveau canal Welland, ainsi que les têtes de lignes du chemin de fer Intercolonial près de Halifax.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations assermentées des compagnies de chemin de fer, relatif à leurs opérations durant les douze mois expirés le 30 juin 1917, est préparé par le directeur des statistiques des ministères et publié comme rapport distinct.

STATISTIQUES DES CANAUX.

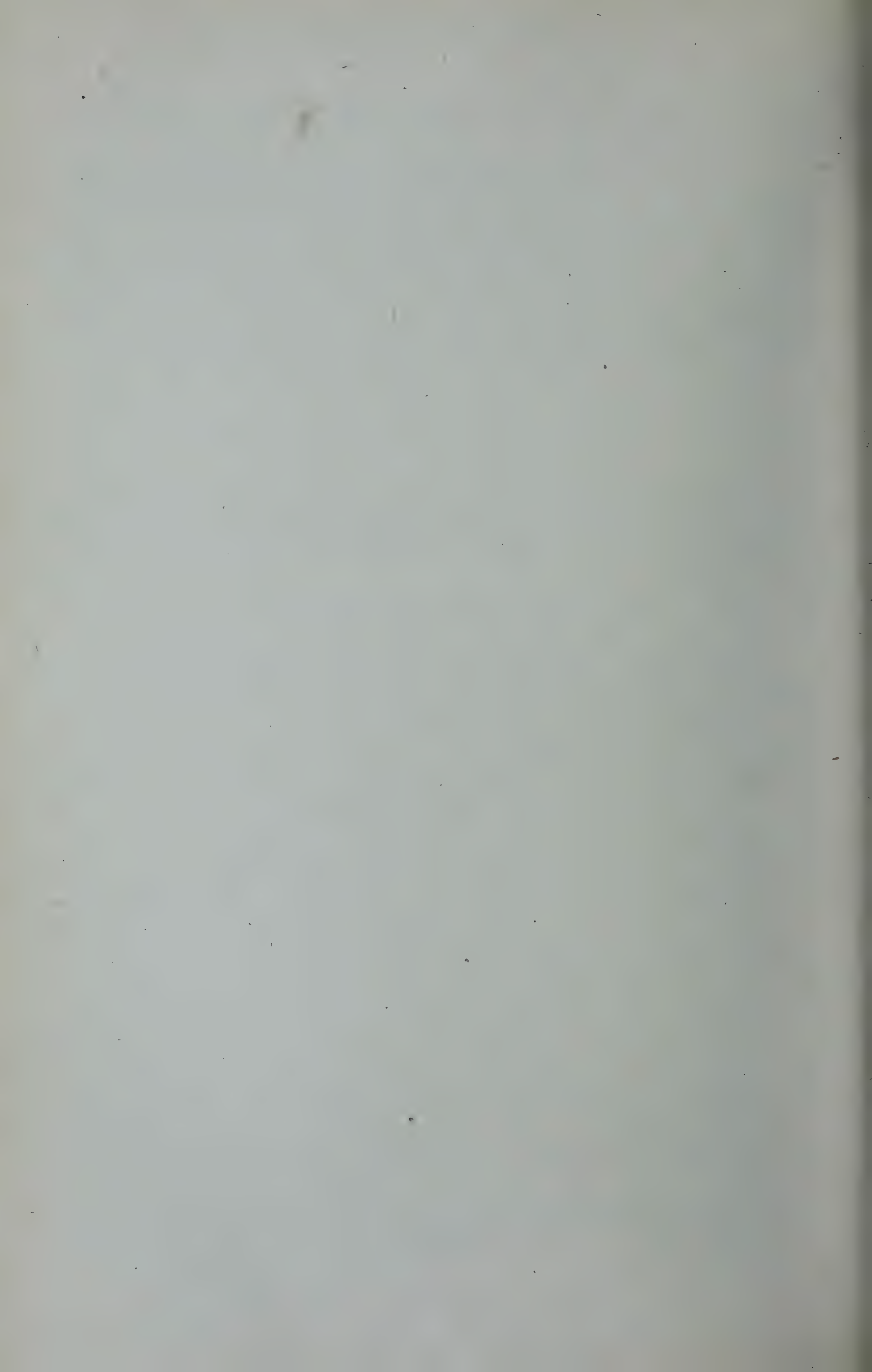
Les statistiques du trafic effectué par les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1916, sont compilés sous la direction du même fonctionnaire, et elles sont aussi publiées sous forme de rapport distinct.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

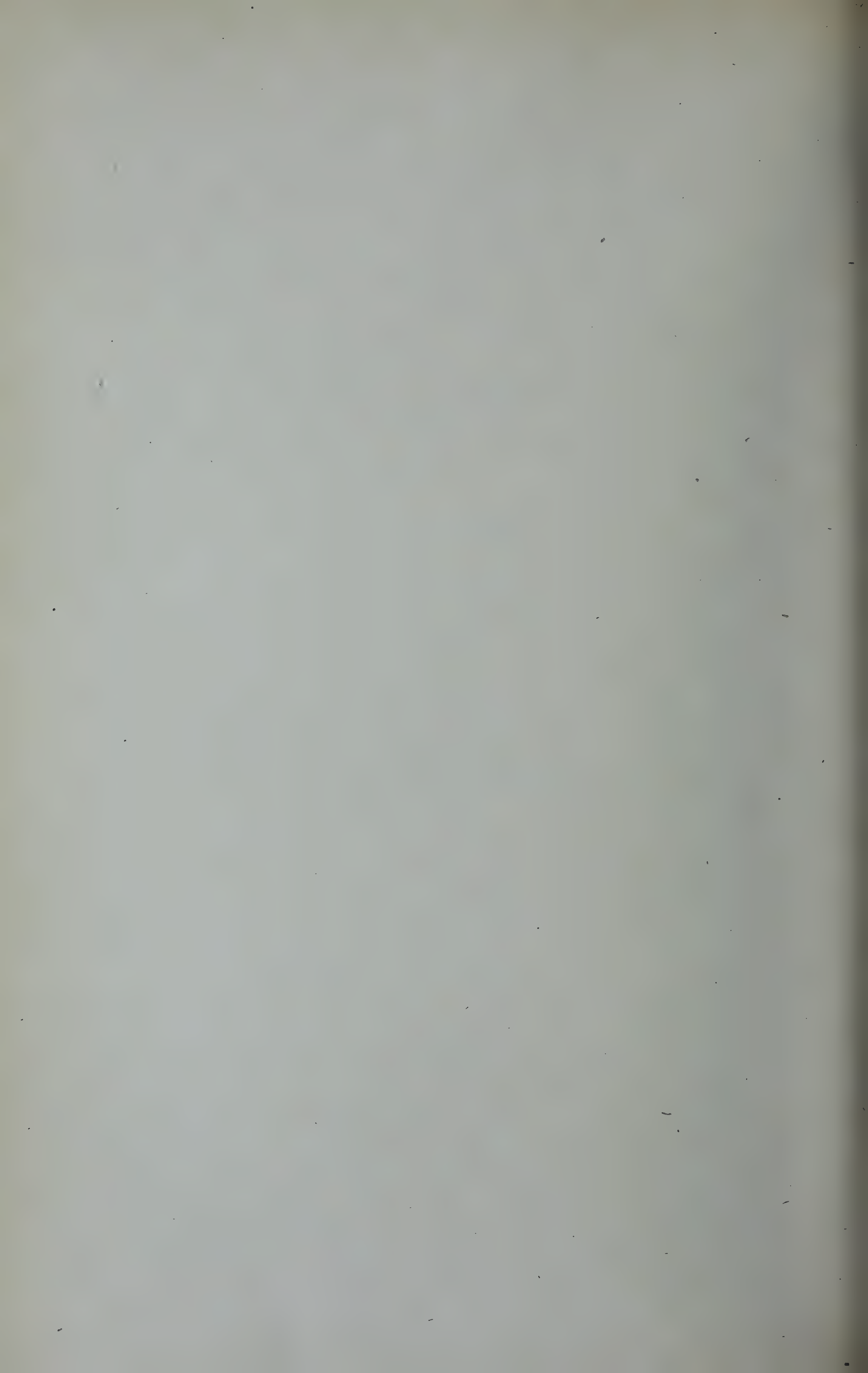
A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre.

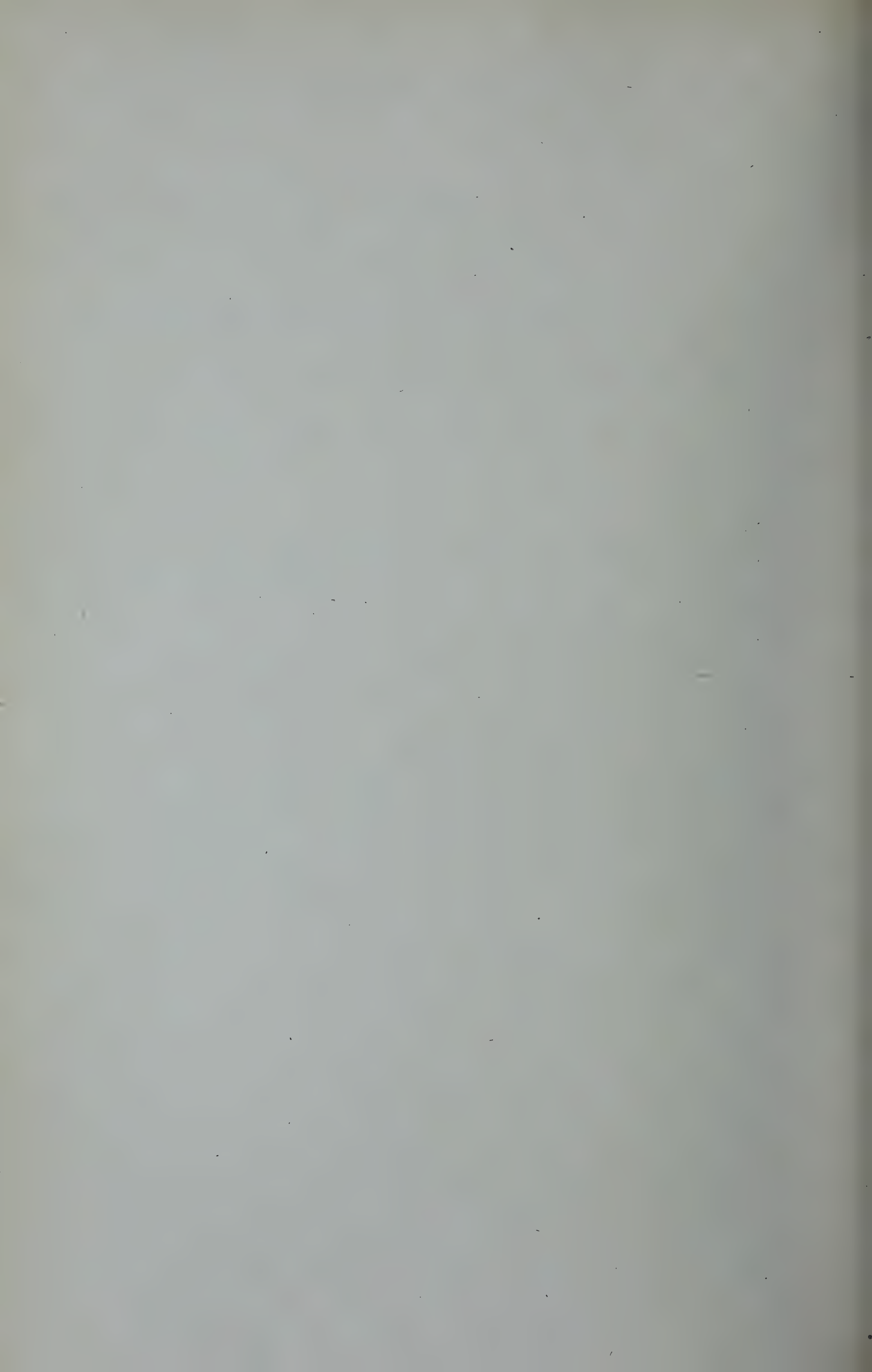


ANNEXE I

RELEVÉS DU COMPTABLE



INDEX



SOMMAIRE.

SOMMAIRE GÉNÉRAL des déboursés et des revenus pour l'exercice expirant le 31 mars 1917 et pour les exercices précédents.

DÉBOURSÉS.

Dépenses totales pour l'année comme il appert par les états suivants, page 6 jusqu'à 35..	$ 48,226,082 40
Dépenses totales pour les chemins de fer pour cet exercice, y compris le pont de Québec et les subventions aux chemins de fer..	41,895,886 53
Dépenses totales pour les canaux au cours de l'exercice.. ..	6,028,100 73
Dépenses générales communes des chemins de fer et aux canaux pour l'année..	302,095 14
Le grand total des dépenses jusqu'au 31 mars 1917, pour les chemins de fer et canaux, comme il appert à la page 23 de ce rapport, arrive à..	900,596,933 18
Ces dépenses se partagent comme suit:—	
Grand total des dépenses pour les chemins de fer, y compris le pont de Québec et les subventions aux chemins de fer.	734,998,814 43
Grand total des dépenses pour les canaux..	164,140,734 44
Grand total des dépenses générales, communes aux chemins de fer et aux canaux..	1,457,384 31

REVENUS.

Les revenus provenant à la fois des chemins de fer et des canaux, pour cet exercice, arrivent à..	24,001,181 75
Revenus provenant des chemins de fer..	23,539,758 61
Revenus provenant des canaux..	461,423 14
Le grand total des revenus jusqu'au 31 mars 1917, pour les chemins de fer et canaux, arrive à (voir page 23).. ..	265,060,569 79
Grand total des revenus provenant des chemins de fer.	248,395,298 47
Le grand total des revenus provenant des canaux, arrive à...	16,665,271 32

Les diverses classifications des dépenses et des revenus apparaissent aux pages 6, 7, 8 et 9 pour la durée de cet exercice; et à la page 23 on trouve les dépenses antérieures à la Confédération et postérieures à cette date.

D'après les instructions reçues, instructions approuvées par un arrêté du conseil à la date du 23 octobre 1917, nous avons fait aussi concis que possible le rapport concernant cette division. Tous les états comportant des chiffres statistiques ont été omis, et si l'on désire posséder de plus amples renseignements relativement aux dépenses et aux revenus concernant les chemins de fer ou les canaux, on devra consulter les rapports annuels précédents.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

W. C. LITTLE,
Comptable.

DÉPENSES.

Etat général des dépenses du ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1917.

——	$ c.	$ c.
Dépenses totales—D'après les relevés aux pages 10 et 11		48,226,082 40
Dépenses imputables aux chemins de fer	37,799,556 24	
" " en général	403,069 41	
" " au pont de Québec	2,733,677 00	
" " pour subventions aux chemins de fer	359,583 88	
Dépenses totales pour chemins de fer		41,895,886 53
Dépenses imputables aux canaux	5,862,881 83	
" " en général	165,218 90	
Dépenses totales pour canaux		6,028,100 73
Dépenses générales		302,0 5 14
Dépenses totales		48,226,082 40
Classification des dépenses générales.		
Compte du capital	19,041,915 79	
Compte de recettes	27,124,003 68	
Compte du revenu	1,100,579 05	
Fonds consolidés (subventions aux chemins de fer), recettes	959,583 88	
Dépenses totales durant l'exercice		48,226,082 40
Classification des dépenses en détail.		
Chemins de fer :—		
Dépenses au compte du capital—chemins de fer	12,003,649 70	12,003,649 70
Dépenses au compte des recettes—chemins de fer	25,795,906 54	
" " " en général	4,000 00	25,799,906 54
" du revenu—chemins de fer en général		399,069 41
Pont de Québec :—		
Dépenses au compte du capital—pont de Québec	2,733,677 00	2,733,677 00
Subventions aux chemins de fer :—		
Revenu consolidé—subventions aux chemins de fer	959,583 88	959,583 88
Dépenses totales pour chemins de fer, $41,895,886.53.		
Canaux :—		
Dépenses au compte du capital—canaux	4,304,589 09	4,304,589 09
" du revenu—canaux	372,102 96	
	27,311 54	399,414 50
" des canaux en général	700,022 11	
" des recettes, personnel des canaux	101,915 79	
" " " en général	486,167 67	
" réparations aux canaux, en général	35,991 57	1,324,097 14
Dépenses totales pour canaux, $6,028,100.73.		
Dépenses générales :—Compte du revenu		302,095 14
Dépenses totales		48,226,082 40

RECETTES.

ETAT général des recettes perçues par le ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1917.

	$ c.	$ c.
TOTAL DES RECETTES PERÇUES DURANT L'EXERCICE		24,001,181 75
Recettes des chemins de fer	23,539,758 61	
" des canaux	461,423 14	
Total des recettes		24,001,181 75
ÉTAT DÉTAILLÉ DES RECETTES PERÇUES —		
Chemins de fer —		
Chemins de fer Intercolonial	16,767,386 89	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	116,678 67	
Chemin de fer Transcontinental National	5,916,550 99	
Chemin de fer du Nouv.-Brunswick et de l'Ile-du-P.-Edouard	38.336 75	
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	630,045 69	
Total	23,468,998 99	
Chemin de fer Saint-Jean et Québec	70,759 62	
Recettes totales des chemins de fer		23,539,758 61
Canaux :—		
Canal Welland	68,277 37	
" Elévateur de Port-Colborne	175,536 50	
Canal Welland (haute navigation)	824 50	
Canal Lachine	141,476 75	
Canal Beauharnois	15,120 40	
Canal Cornwall	38,332 50	
Canal Williamsburg	2,944 74	
Canal Soulanges	3,609 00	
Canal Chambly	769 00	
Canal Carillon et Grenville	860 00	
Canal Rideau	9,397 86	
Canal de Trente	3,707 23	
Canal St-Pierre	2 00	
Canal Saut Ste-Marie	143 08	
Canal Murray	218 00	
Canal et écluse Ste-Anne	204 21	461,423 14
Total des recettes perçues		24,001,181 75

DÉPENSES pour canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1917.

Noms des canaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu.		Total des dépenses durant l'exercice.
			Personnel.	Réparations.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville			26,235 56	16,914 51	43,150 07
Chambly	49,300 00		35,300 97	35,678 51	120,279 48
Cornwall		1,614 41	87,050 60	38,459 87	127,124 88
Lachine	24,073 21	175,000 00	100,803 96	95,423 01	395,300 18
Murray			5,656 45	4,076 73	9,733 18
Rideau	33,735 10	29,993 46	61,858 80	71,498 90	197,092 26
Sault Ste-Marie			28,047 09	24,223 18	52,270 27
Soulanges		1,493 07	35,664 97	24,402 39	61,560 43
Ecluse Ste-Anne			3,958 16	4,459 01	8,417 17
Fleuve St-Laurent et canaux—					
Chenal du nord	48,955 31				48,955 31
Ecluse St-Ours			4,176 25	3,829 74	8,005 99
St-Pierre		126,561 99	3,301 49	455 38	130,318 86
Trent	613,088 60	16,616 85	53,204 67	47,315 71	730,225 83
Welland		18,776 39	221,004 06	96,111 44	335,891 89
Welland (haute navigation)	3,513,769 82				3,513,769 82
Williamsburg—					
Galops	20,028 25				20,028 25
Rapide Plat	1,638 80				1,638 80
Williamsburg		2,040 79	33,759 08	23,319 29	59,119 16
	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	5,862,881 83
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.					
Dragueurs—Lachine				7,734 71	7,734 71
" —Rideau				24,643 74	24,643 74
Divers			3,333 18	610 18	3,943 36
Employés à la statistique			34,175 54		34,175 54
Travail du dimanche			42,372 25		42,372 25
Relevés hydrauliques et inspections		15,583 51			15,583 51
Canaux, Québec—					
Dragages		7,218 16			7,218 16
Entretien			19,134 82		19,134 82
Jetée de la baie Hungry				3,002 94	3,002 94
Divers—					
Divers travaux non dotés		1,020 31			1,020 31
Loi modifiant le service civil		3,489 56			3,489 56
Allocations de commisération en faveur des familles d'employés défunts			2,900 00		2,900 00
		27,311 54	101,915 79	35,991 57	165,218 90
Grand total	4,304,589 09	399,414 50	801,937 90	522,159 24	6,028,100 74

ETAT de dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1917.

Travaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Travaux.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
CHEMINS DE FER.				
Baie d'Hudson	2,604,279 94			2,604,279 94
Intercolonial	4,490,472 56		*15,653,357 78	20,143,830 34
" changements et améliorations			1,070,334 64	1,070,334 64
International du Nouveau-Brunswick	3,724 98		165,107 26	168,832 24
" " (statutaire)			90,000 00	90,000 00
Transcontinental National	122,328 33			122,328 33
Elévateur à grain du Transcontinental National Winnipeg	279,949 83			279,949 83
Transcontinental National (statutaire)	3,514,308 04		7,806,922 20	11,321,230 24
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Pr.-Edouard	46,579 38		78,031 22	124,610 60
Ile-du-Prince-Edouard	609,751 71		833,853 02	1,443,604 73
Québec et Saguenay	332,254 93			332,254 93
St-Jean et Québec			98,300 42	98,300 42
Total	$12,003,649 70		25,795,906 54	37,799,556 24
Pont de Québec	2,733,677 00			2,733,677 00
Subventions aux chemins de fer		959,583 88		959,583 88
EN GÉNÉRAL SUR CHEMINS DE FER.				
Enquête et rapport sur la situation des chemins de fer au Canada		72,233 74		72,233 74
Commission des chemins de fer (entretien)		166,447 14		166,447 14
" " " (statutaire)		49,500 00		49,500 00
Levés hydrauliques et inspections		44,149 09		44,149 09
Fonds pour croisements de voies		46,630 53		46,630 53
Voitures du gouverneur-général, entretien, etc.		4,738 25		4,738 25
Emoluments versés par le Grand-Tronc au directeur du gouvernement		666 66		666 66
Contribution à l'Association internationale des congrès de chemins de fer		97 33		97 33
Dépenses relatives à la codification de la loi des chemins de fer		440 00		440 00
Contribution à l'université McGill		2,500 00		2,500 00
Contribution à la faculté de l'école Polytechnique de Montréal		2,500 00		2,500 00
Allocations de commisération aux familles d'employés défunts			4,000 00	4,000 00
Service continu d'expertise de la part du gouvernement du Canada		9,166 67		9,166 67
Total		399,069 41	4,000 00	403,069 41
Grand total	14,737,326 70	1,358,653 29	25,799,906 54	41,895,886 53
DÉPENSES DIVERSES.				
Crédits de guerre		299,934 09		299,934 09
Coûts de litiges		2,161 05		2,161 05
Total		302,095 14		302,095 14
Grand total pour les chemins de fer et canaux y compris les dépenses diverses	19,041,915 79	2,060,162 93	27,124,003 68	48,226,082 40

* Ce montant comprend le loyer du chemin de fer Vale à $1,200 par année.

DÉPENSES pour canaux jusqu'au 31 mars 1917.
(COMPTE DE CAPITAL).

Canal.	Années antérieures.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte			
Beauharnois	1,636,690 26		1,636,690 26
Carillon et Grenville	4,182,092 96		4,182,092 96
Chambly	731,696 52	49,300 00	780,996 52
Cornwall	7,246,304 21		7,246,304 21
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46		382,391 46
Lachine	14,108,611 59	24,073 21	14,132,684 80
Lac St-François	75,906 71		75,906 71
Lac St-Louis	298,176 11		298,176 11
Murray	1,248,946 71		1,248,946 71
Rideau	4,168,069 21	33,735 10	4,201,804 31
Saut Ste-Marie	4,994,372 51		4,994,372 51
Soulanges	7,904,044 53		7,904,044 53
*Ecluse de Ste-Anne	1,170,215 63		1,170,215 63
Fleuve St-Laurent et canaux—			
Chenal du nord	1,946,187 56	48,955 31	1,995,142 87
Rivière Reaches	483,830 20		483,830 20
Chenal Galops	1,039,895 65		1,039,895 65
Ecluse St-Ours	127,228 56		127,228 56
St-Pierre	648,547 14		648,547 14
Tay	489,599 23		489,599 23
Trent	15,626,295 14	613,088 60	16,239,383 74
Welland	29,399,405 93		29,399,405 93
Welland (haute navigation)	10,180,153 17	3,513,769 82	13,693,922 99
Williamsburg	1,334,551 80		1,334,551 80
Pointe Farran	877,090 57		877,090 57
Galops	6,121,213 70	20,028 25	6,141,241 95
Rapide Plat	2,158,242 00	1,638 80	2,159,880 80
Total	118,579,759 06	4,304,589 09	122,884,348 15
Canaux, en général	34,966 69		34,966 69
Grand total	118,614,725 75	4,304,589 09	122,919,314 84

Dépenses pour Canaux au 31 mars 1917.

Compte des Recettes.

Canaux.	Années précédentes.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	44,387 53	....	44,387 53
Beauharnois	265,810 84	....	265,810 84
Carillon et Grenville	351,431 74	....	351,431 74
Chambly	759,574 15	....	759,574 15
Cornwall	592,038 21	1,614 41	593,652 62
Ecluse et barrage de la Culbute	60,923 37	....	60,923 37
Lachine	1,420,902 70	175,000 00	1,595,902 70
Lac St-François	25,043 68	....	25,043 68
Lac St-Louis	....	....	....
Murray	101,425 11	....	101,423 11
Rideau	646,832 76	29,999 46	676,832 22
Sault Ste-Marie	280,098 04	....	280,098 04
Soulanges	157,574 35	1,493 07	159,067 42
Ecluse de Ste-Anne	84,044 81	....	84,044 81
Fleuve St-Laurent et canaux	128,298 11	....	128,298 11
Ecluse St-Ours	174,028 88	....	174,028 88
St-Pierre	534,991 54	126,561 99	661,553 53
Tay	748 65	....	748 65
Trent	924,169 46	16,616 85	940,786 31
Welland	1,541,620 07	18,776 39	1,560,396 46
Welland (haute navigation)	....	....	....
Williamsburg	297,559 36	2,040 79	299,600 15
Total	8,391,501 36	372,102 96	8,763,604 32
Canaux, en général	618,073 56	27,311 54	645,385 10
Grand total	9,009,574 92	399,414 50	9,408,989 42

DÉPENSES pour Canaux au 31 mars 1917.
COMPTE DU REVENU (RÉPARATIONS).

Canaux.	Années précédentes.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte			
Beauharnois	525,691 23		525,691 23
Carillon et Grenville	560,414 40	16,914 51	577,328 91
Chambly	907,558 79	35,678 51	943,237 30
Cornwall	956,094 27	38,459 87	994,554 14
Ecluse et barrage de la Culbute	7,036 15		7,036 15
Lachine	2,012,065 75	95,423 01	2,107,488 76
Lac St-François			
Lac St-Louis			
Murray	97,161 44	4,076 73	101,238 17
Rideau	1,696,166 44	71,498 90	1,767,665 34
Sault Ste-Marie	349,935 99	24,223 18	374,159 17
Soulanges	437,547 11	24,402 39	461,949 50
Ecluse de Ste-Anne	138,282 62	4,459 01	142,741 63
Fleuve St-Laurent et Canaux			
Ecluse St Ours	97,193 02	3,829 74	101,022 76
Saint-Pierre	35,968 17	455 38	36,423 55
Tay			
Trent	674,369 76	47,315 71	721,685 47
Welland	3,628,473 42	96,111 44	3,724,584 86
Welland (haute navigation)			
Williamsburg	593,523 49	23,319 29	616,842 78
Total	12,717,482 05	486,167 67	13,203,649 72
Canaux en général	478,266 04	35,991 57	514,257 61
Grand total	13,195,748 09	522,159 24	13,717,907 33

DÉPENSES pour Canaux au 31 mars 1917.
COMPTE DU REVENU (Personnel).

Canaux.	Années précédentes.		1916-17.		Total.	
	$	c	$	c.	$	c.
Baie Verte	....		....		....	
Beauharnois	649,574	89	....		649,574	89
Carillon et Grenville	788,478	60	26,235	56	814,714	16
Chambly	946,844	80	35,300	97	982,145	77
Cornwall	1,554,282	74	87,050	60	1,641,333	34
Ecluse et barrage de la Culbute	11,507	48	....		11,507	48
Lachine	2,662,536	68	100,803	96	2,763,340	64
Lac St-François	....		....		....	
Lac St-Louis	....		....		....	
Murray	133,983	99	5,656	45	139,640	44
Rideau	1,665,890	89	61,858	80	1,727,749	69
Sault Ste-Marie	397,825	51	28,047	09	425,872	60
Soulanges	504,256	13	35,664	97	539,921	10
Ecluse de Ste-Anne	112,047	47	3,958	16	116,005	63
Fleuve St-Laurent et Canaux	....		....		....	
Ecluse St-Ours	114,324	51	4,176	25	118,500	76
Saint-Pierre	113,161	44	3,301	49	116,462	93
Tay	....		....		....	
Trent	522,515	82	53,204	67	575,720	49
Welland	4,615,861	25	221,004	06	4,836,865	31
Welland (haute navigation)	....		....		....	
Williamsburg	620,819	79	33,759	08	654,578	87
Total	15,413,911	99	700,022	11	16,113,934	10
Canaux en général	1,878,672	96	101,915	79	1,980,588	75
Grand total	17,292,584	95	801,937	90	18,094,522	85

RÉCAPITULATION—Etat de la dépense par canal jusqu'au 31 mars 1917.

Canaux.	Capital.	Recettes.	Revenu.		Totaux.
			Personnel.	Réparations.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	....	44,387 53	....	....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,182,092 96	351,431 74	814,714 16	577,328 91	5,925,567 77
Chambly	780,996 52	759,574 15	982,145 77	943,237 30	3,465,953 74
Cornwall	7,246,304 21	593,652 62	1,641,333 34	994,554 14	10,475,844 31
Ecluse de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	14,132,684 80	1,595,902 70	2,763,340 64	2,107,488 76	20,599,416 90
Lac St-François	75,906 71	25,043 68	....	....	100,950 39
Lac St-Louis	298,176 11	....	....	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,423 11	139,640 44	101,238 17	1,591,248 43
Rideau	4,201,804 31	676,832 22	1,727,749 69	1,767,665 34	8,374,051 56
Saut Ste-Marie	4,994,372 51	280,098 04	425,872 60	374,159 17	6,074,502 32
Soulanges	7,904,044 53	159,067 42	539,921 10	461,949 50	9,064,982 55
Ecluse de Ste-Anne	1,170,215 63	84,044 81	116,005 63	142,741 63	1,513,007 70
Riv. et canaux du St-Laurent	3,518,868 72	128,298 11	....	....	3,647,166 83
Ecluse St-Ours	127,228 56	174,028 88	118,500 76	101,022 76	520,780 96
St-Pierre	648,547 14	661,553 53	116,462 93	36,423 55	1,462,987 15
Tay	489,599 23	748 65	....	....	490,347 88
Trent	16,239,383 74	940,786 31	575,720 49	721,685 47	18,477,576 01
Welland	29,399,405 93	1,560,396 46	4,836,865 31	3,724,584 86	39,521,252 56
Welland (haute navigation)	13,693,922 99	....	....	....	13,693,922 99
Williamsburg	1,334,551 80	299,600 15	654,578 87	616,842 78	12,083,786 92
" Pointe Farran	877,090 57				
" Galops	6,141,241 95				
" Rapide Plat	2,159,880 80				
Total	122,884,348 15	8,763,604 32	16,113,934 10	13,203,649 72	160,965,536 29
Dépenses des canaux en génér.	34,966 69	645,385 10	1,980,588 75	514,257 61	3,175,198 15
Total de la dépense	122,919,314 84	9,408,989 42	18,094,522 85	13,717,907 33	164,140,734 44

RÉCAPITULATION.

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1917.

——	Clôture de l'année.	Capital.	Revenu.	Revenu.		Revenu perçu.
				Personnel.	Réparations.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la Confédération, y compris les frais du gouvernement impérial.	.....	20,593,866 13	98,378 46	.... ..	.. ..	... .
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivem.	.. .	17,004,842 5[illegible]	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Dépenses du gouv. depuis...	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	† 79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" " ..	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" " .	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" " ..	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" " ..	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" " ..	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 28
" " ..	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" " ..	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" " ..	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 66
" " ..	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 06
" " ..	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	427,763 14
" " .	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 21
" " ..	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
*Total..........	. ....	*122,884,348 15	8,763,604 32	16,113,934 10	13,203,649 72	16,665,271 32

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

† Droits de péage aboli cette année.

ETAT des recettes des canaux au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1917.

Divisions de perception.	Quaiage, emmagasinage et droits.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland		404 00	404 00
Port-Colborne	50 10	9,268 40	9,318 50
Elévateur de Colborne	175,536 50		175,536 50
Port-Dalhousie	516 65	58,038 22	58,554 87
Totaux	176,103 25	67,710 62	243,813 87
Canal Welland (haute navigation)		824 50	824 50
Canaux du St-Laurent—			
Côteau Landing (Canal Beauharnois)		15,120 40	15,120 40
" " (Canal Soulanges)	77 00	3,532 00	3,609 00
Cornwall		38,332 50	38,332 50
Cardinal—Canal Williamsburg	570 74	2,374 00	2,944 74
Canal Lachine (Montréal)	11,767 20	129,151 09	140,918 29
" " (Lachine)	558 46		558 46
Totaux	12,973 4	188,509 99	201,483 39
Canal Chambly		621 00	621 00
Chambly		56 00	56 00
Saint-Jean		32 00	32 00
Ecluse de Saint-Ours		60 00	60 00
Totaux		769 00	769 00
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal Carillon et Grenville		192 00	192 00
" " Grenville	8 00	20 00	28 00
" " Carillon		640 00	640 00
Ecluse de Sainte-Anne	52 21	152 00	204 21
Totaux	60 21	1,004 00	1,064 21
Canal Rideau		1,923 00	1,923 00
Ottawa	311 00	3,473 41	3,784 41
Kingston-Mills		411 00	411 00
Smiths-Falls	95 00	3,184 45	3,279 45
Totaux	406 00	8,991 86	9,397 86
Canal Saint-Pierre		2 00	2 00
Canal Murray		218 00	218 00
Canal de la Trent	60 00	3,647 23	3,707 23
Canal du Saut Sainte-Marie		143 08	143 08
Grands totaux	189,602 86	271,820 28	461,423 14
Montant net déposé au crédit du receveur général			461,423 14

ETAT indiquant la location des chutes d'eau et autres, les loyers échus, et les balances dues au 31 mars 1917.

Balances dues le 1er avril 1916.	Loyers de chutes d'eau et autres accumulés en 1916-17.	Loyers des maisons d'éclusiers.	Totaux.	Canaux.	Diminution pour prix excessif.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues au 31 mars 1917.	Totaux.
						Loyers des maisons d'éclusiers.	Loyers de chutes d'eau.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
63,424 52	62,021 66	404 00	125,850 18	Welland	150 00	404 00	67,306 62	57,989 56	125,850 18
264 00	942 00	174 50	1,380 50	Welland (haute navigation)		174 50	650 00	556 00	1,380 50
10,384 17	5,505 50	216,00	16,105 67	Williamsburg	4,471 00	216 00	2,158 00	9,260 67	16,105 67
14,096 10	25,661 50		39,757 60	Cornwall			38,332 50	1,425 10	39,757 60
6,650 84	14,816 15		21,466 99	Beauharnois	577 50		15,120 40	5,769 09	21,466 99
28,999 40	132,027 41	204 00	161,230 81	Lachine	1,446 95	204 00	128,947 09	30,632 77	161,230 81
722 84	126 00	681 00	1,529 84	Chambly		681 00	88 00	760 84	1,529 84
6,717 13	7,268 04	1,923 00	15,908 17	Rideau	165 78	1,923 00	7,068 86	6,750 53	15,908 17
330 30	16,755 23	1,250 00	18,335 53	Trent	222 50	1,250 00	2,397 23	14,465 80	18,335 53
60 00	490 00		550 00	Sault-Ste-Marie	346 92		143 08	60 00	550 00
21,400 08	643 00	192 00	22,235 08	Carillon et Grenville		192 00	660 00	21,383 08	22,235 08
	3,136 00	396 00	3,532 00	Soulanges		396 00	3,136 00		3,532 00
4 00	32 00	120 00	156 00	Ecluse de Ste-Anne		120 00	32 00	4 00	156 00
	1 00		1 00	Chutes des Chats				1 00	1 00
	2 00		2 00	St-Pierre			2 00		2 00
2 00	9 00	210 00	221 00	Murray		210 00	8 00	3 00	221 00
153,055 38	269,436 49	5,770 50	428,262 37	Totaux	7,380 65	5,770 50	266,049 78	149,061 44	428,262 37

CANAL WELLAND—Sommes dépensées en construction.

——	Capital.
	$ c.
Dépenses au 31 mars 1916	29,618,995 66
Dépenses, 1917	....
Total	29,618,995 66
Moins : les sommes transférées au canal Welland de haute navigation	219,589 73
Montant net des dépenses	29,399,405 93

CANAL WELLAND (HAUTE NAVIGATION)—Sommes dépensées en construction.

——	Année terminée.	Capital.
		$ c.
Dépenses	1914	994,257 60
"	1915	4,074,200 69
"	1916	4,892,105 15
"	1917	3,513,769 82
Total	....	13,474,333 26

Dépenses comme susdit		$13,474,333 26
Y ajouter les dépenses préliminaires de levés, sondages, etc., imputés au capital du canal Welland, comme suit :		
1905-06	$ 13,231 97	
1906-07	10,825 27	
1907-08	8,300 34	
1908-09	19,993 37	
1909-10	9,979 91	
1910-11	21,229 35	
1911-12	23,138 60	
1912-13	112,890 92	
		219,589 73
Coût total du canal Welland de haute navigation au 31 mars		$13,693,922 99

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON —Sommes dépensées en construction.

——	Année.	Capital.
		$ c.
Dépenses du gouvernement depuis la Confédération	1909	92,427 83
" " "	1910	53,042 63
" " "	1911	184,149 81
" " "	1912	159,632 00
" " "	1913	1,099,063 15
" " "	1914	4,498,717 25
" " "	1915	4,773,743 99
" " "	1916	4,889,131 77
" " "	1917	2,604,279 94
Total au 31 mars 1917	....	18,354,188 37

PONT DE QUÉBEC —Sommes dépensées en construction.

——	Année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement	1909	....	422,867 12
" "	1910	....	111,788 02
" "	1911	227,563 40	....
" "	1912	603,293 07	....
" "	1913	1,512,825 96	....
" "	1914	2,604,105 61	....
" "	1915	2,816,305 10	....
" "	1916	2,746,813 70	....
" "	1917	2,733,677 00	....
Total		13,244,583 84	534,655 14
Moins: somme reçue de la Phœnix Bridge Co. 1910	....	....	100,000 00
Total au 31 mars 1917	....	13,244,583 84	434,655 14

Frais du Capital comme ci-dessus		$13,244,583 84
Un total de $91,188.10 de ces frais a été crédité — reçu pour la vente de rebuts et de matériel usagé venant du pont écroulé.		
A ajouter les sommes payées par le ministère des Finances et non comprises ci-haut :		
Somme garantie par la Loi 1903, chap. 54	$6,424,781 00	
Somme payée à la province de Québec	250,000 00	
Somme payée à la ville de Québec	300,000 00	
Somme payée à Emile Tanguay, en vertu d'un jugement de la cour Suprême	485 20	6,975,266 20
		$20,219,850 04
Moins la somme reçue de la Phœnix Bridge Co		100,000 00
S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1917		$20,119,850 04
Auxquels il faut ajouter la dépense au compte du Revenu 1909 et 1910	$ 534,655 14	
A ajouter également la somme payée pour les subsides 1901, 1902 et 1903	374,353 33	
		909,008 47
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1917		$21,028,858 51

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien au 31 mars 1917.

COMPTE DU CAPITAL.

Chemins de fer.	Années précédentes à 1916-17.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Réseau de l'Intercolonial comme suit:—			
Canada Est	819,000.00		819,000.00
Cap Breton	3,860,679.14		3,860,679.14
Comté de Drummond	1,464,000.00		1,464,000.00
Prolongement Est	1,324,042.81		1,324,042.81
Intercolonial	106,015,832.36	4,490,472.56	110,506,304.92
Ligne directe Montréal et Européenne	333,942.72		333,942.72
Oxford et New Glasgow	1,949,063.21		1,949,063 21
Total	115,766,560.24	4,490,472.56	120,257,032.80
a Européen et Nord Américain	88,363.18		88,363.18
a Nouvelle-Ecosse	208,509.72		208,509.72
International du Nouveau-Brunswick	3,937.47	3,724.98	7,662.45
De l'Ile du Prince-Edouard	10,841,372.44	609,751.71	11,451,124.15
Nouveau-Brunswick et I. P.-E.	224,211.28	46,579.38	270,790 66
b Québec et Saguenay		332,254.93	332,254.93
De la Baie d'Hudson	15,749,908.43	2,604,279.94	18,354,188.37
Transcontinental National	159,881,197.46	3,916,586.20	163,797,783.66
Annapolis et Digby	660,683.09		660,683.09
Pacifique-Canadien	62,789,776.09		62,789,776.09
c Embranchement Carleton	48,410.48		48,410.48
Travaux du territoire du Yukon;—Stikine Teslin	283,323.55		283,323.55
Wagons du Gouverneur général	71,538 82		71,538.82
Frais divers	18,000.00		18,000.00
Total pour ch. de fer	366,635,792.25	12,003,649.70	378,639,441.95
b Pont de Québec	10,510,906.84	2,733,677.00	13,244,583.84
Total	377,146,699.09	14,737,326.70	391 884,025.79

a—Somme payée sur cette ligne de 1868 à 1873 inclusivement, transféré au fonds consolidé.
b—Voir état spécial, page 19.
c—Cie ch. de fer, qui coûta $88,410.48, était vendu en 1893 à la ville de St-Jean, N.-B., pour $40,000.00 (Vict. Chap. 6).

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien au 31 mars 1917.

COMPTE DU REVENU.

Chemins de fer.	Avant 1916-17.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Annapolis et Digby	8,381 82		8,381 82
Intercolonial	280,000 00		280,000 00
Divers	3,281,398 20	399,069 41	3,680,467 61
Total	3,569,780 02	399,069 41	3,968,849 43
Pont de Québec	434,655 14		434,655 14
	4,004,435 16	399,069 41	4,403,504 57

DÉPENSES des chemins de fer du gouvernement canadien au 31 mars 1917.

COMPTE DU REVENU —FRAIS D'EXPLOITATION.

Chemins de fer.	Avant 1916-17.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Pacifique-Canadien	318,216 30	.....	318,216 30
Prolongement de l'Est	538,094 06	.....	538,094 06
*Intercolonial	217,866,649 49	15,653,357 78	233,520,007 27
Intercolonial, améliorations	1,515,895 57	1,070,334 64	2,586,230 21
International du Nouveau-Brunswick	318,357 73	255,107 26	573,464 99
Ch. de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile P.-E.	130,973 46	78,031 22	209,004 68
Transcontinental National	4,744,130 10	7,806,922 20	12,551,052 30
Ile du Prince-Edouard	12,156,003 50	833,853 02	12,989,856 52
St-Jean-Québec	115,451 88	98,300 42	213,752 30
Dépenses diverses	90,189 97	4,000 00	94,189 97
	237,793,962 06	25,799,906 54	263,593,868 60

*Y compris les dépenses du ch. de fer de la Baie des Chaleurs en 1897, soit: $18,679 97.

REVENU reçu par les chemins de fer du gouvernement canadien au 31 mars 1917.

Chemins de fer.	Avant 1916-17.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Pacifique-Canadien	396,473 75	.....	396,473 75
Prolongement de l'Est	462,465 68	.....	462,465 68
Intercolonial	211,169,540 78	16,767,386 89	227,936,927 67
International du Nouveau-Brunswick	170,092 41	116,678 67	286,771 08
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	75,834 15	38,336 75	114,170 90
Transcontinental National	3,956,235 05	5,916,550 99	9,872,786 04
Ile-du Prince Edouard	8,548,415 60	630,045 69	9,178,461 29
St-Jean-Québec	76,482 44	70,759 62	147,242 06
	224,855,539 86	23,539,758 61	248,395,298 47

DÉPENSES découlant des chemins de fer et des canaux au 31 mars 1917.

COMPTE DES RECETTES.

Dépenses antérieures à 1916-17	$	1,085,578 12
Dépenses pendant 1916-17	$	302,095 14
	$	1,387,673 26

DÉPENSES découlant des chemins de fer et des canaux au 31 mars 1917.

COMPTE DU REVENU.

——	Avant 1916-17.	1916-17.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses	69,711 05	.....	69,711 05

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

Dépenses et revenus au 31 mars 1917.

——	Année	Capital.	Revenu.		
			Travaux et améliorations.	Frais d'exploitation.	Recettes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses antérieures à la Confédération	.....	13,881,460 65	....	....	....
Depuis la Confédération	1868	483,353 65	....	359,961 08	420,752 58
" "	1869	282,615 18	....	387,548 47	455,022 76
" "	1870	1,729,381 49	....	445,208 75	471,245 09
" "	1871	2,946,930 45	....	442,993 31	565,713 52
" "	1872	5,620,569 67	....	595,076 22	622,900 56
" "	1873	5,763,268 81	....	1,011,892 60	703,458 26
" "	1874	3,925,123 69	....	1,847,925 24	893,430 17
" "	1875	5,018,427 85	....	1,581,934 24	886,087 42
" "	1876	4,497,434 75	....	1,497,128 22	966,922 42
" "	1877	3,209,502 16	....	1,890,268 80	1,285,110 27
" "	1878	2,643,741 73	....	2,032,873 05	1,514,846 38
" "	1879	2,507,053 71	....	2,233,496 34	1,419,955 60
" "	1880	6,109,077 14	....	1,851,489 26	1,739,137 25
" "	1881	5,577,236 73	....	2,220,421 39	2,200,486 25
" "	1882	5,175,046 61	....	2,310,638 54	2,237,583 39
" "	1883	11,707,619 02	....	2,636,551 70	2,541,205 41
" "	1884	14,013,074 89	....	2,613,508 87	2,551,937 97
" "	1885	11,224,244 54	....	2,749,710 53	2,624,243 07
" "	1886	4,443,220 17	....	2,819,973 50	2,629,336 35
" "	1887	1,846,887 18	....	3,152,650 40	2,840,747 88
" "	1888	1,765,582 11	....	3,621,076 62	3,166,253 22
" "	1889	2,709,857 37	....	3,513,063 67	3,167,542 67
" "	1890	2,392,767 99	....	3,846,044 42	3,203,874 11
" "	1891	1,184,317 34	....	3,949,263 73	3,181,888 56
" "	1892	417,425 73	....	3,748,597 77	3,136,393 51
" "	1893	712,917 44	....	3,288,629 62	3,262,505 62
" "	1894	585,749 01	....	3,226,208 13	3,179,019 57
" "	1895	376,814 83	....	3,197,846 17	3,129,450 37
" "	1896	324,774 72	....	3,254,442 64	3,140,678 47
" "	1897	204,624 31	....	3,195,959 58	3,060,074 38
" "	1898	270,990 85	....	3,507,248 88	3,313,847 10
" "	1899	1,112,348 47	....	3,696,612 31	3,940,570 11
" "	1900	3,309,130 42	....	4,665,228 06	4,774,161 87
" "	1901	3,922,989 37	....	5,739,051 54	5,213,381 24
" "	1902	5,386,611 24	....	5,861,099 54	5,918,990 43
" "	1903	3,083,680 86	....	6,474,134 20	6,584,598 77
" "	1904	2,619,059 86	....	7,599,958 57	6,627,255 51
" "	1905	6,125,481 79	....	8,906,154 35	7,050,892 11
" "	1906	6,102,565 74	....	7,893,653 49	7,950,552 97
" "	1907	7,174,370 17	....	7,328,745 65	6,509,186 49
" "	1908	23,684,005 25	....	9,595,295 43	9,534,569 04
" "	1909	29,414,227 34	....	9,764,586 51	8,894,420 42
" "	1910	21,505,975 91	....	9,095,903 96	9,647,963 71
" "	1911	24,532,466 18	....	10,037,878 77	10,249,394 38
" "	1912	23,108,805 52	....	11,074,852 80	11,034,165 83
" "	1913	17,375,968 10	....	12,499,925 65	12,442,203 46
" "	1914	21,628,095 15	....	13,559,225 45	13,394,317 37
" "	1915	21,865,663 92	....	12,474,453 85	12,149,357 32
" "	1916	21,155,255 19	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
" "	1917	12,003,649 70	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
Total	.....	*378,661,441 95	2,586,230 21	260,913,448 42	248,395,298 47

Montant total payé sur la construction	$378,661,441 95
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton	40,000 00
Coût total de la construction	†$378,621,441 95

* Somme payée pour le pont de Québec non comprise.

ETAT indiquant les dépenses et les recettes totales du ministère des Chemins de fer et Canaux avant et depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1917.

	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES		900,596,933 18
Dépenses pour chemins de fer	646,202,159 98	
" pour le pont de Québec	13,679,238 98	
" pour subvention aux chemins de fer	75,117,415 47	
" pour les canaux	164,140,734 44	
" générales	1,457,384 31	
Dépenses totales		900,596,933 18
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN GÉNÉRAL—		
Au compte du capital	514,803,340 63	
" revenu	295,476,009 83	
" recettes	15,200,362 25	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer, pages 25 à 35	75,117,415 47	900,596,933 18
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL—		
Chemins de fer—		
Capital, *voir* page 20	378,639,441 95	
Recettes, *voir* page 20	3,968,849 43	
Revenu, *voir* page 21	263,593,868 60	
		646,202,159 98
Pont de Québec:		
Capital, *voir* page 19	13,244,583 84	
Recettes, *voir* page 19	434,655 14	
		13,679,238 98
Subventions aux chemins de fer, *voir* pages 25 à 35	75,117,415 47	
		75,117,415 47
Total pour les chemins de fer, $734,998,814.43.		
Canaux—		
Capital, *voir* pages 14 et 15	122,919,314 84	
Recettes, *voir* pages 14 et 15	9,408,989 42	
Revenu *voir* pages 14 et 15		
" Personnel — $18,094,522.85		
" Réparations, 13,717,907.33	31,812,430 18	
		164,140,734 44
Dépenses générales —		
Recettes, *voir* page 21	1 387,673 26	
Revenu, *voir* page 21	69,711 05	1,457,384 31
Dépenses totales		900,596,933 18
CLASSIFICATION DES DÉPENSES AUX COMPTES DU CAPITAL ET DU FONDS CONSOLIDÉ:		
Chemins de fer—		
Capital, y compris le pont de Québec	391,884,025 79	
Fonds consolidé (recettes et revenu)— Subventions aux chemins de fer, etc	343,114,788 64	
		734,998,814 43
Canaux—		
Capital	122,919,314 84	
Fonds consolidé (recettes et revenu)	41,221,419 60	
		164,140,734 44
Dépenses générales —		
Fonds consolidé (recettes et revenu)	1,457,384 31	1,457,384 31
Dépenses totales		900,596,933 18
Recettes totales perçues du 1er juillet 1867 au 31 mars 1917—		
Chemins de fer, *voir* page 22	248,395,298 47	
Canaux *voir* page 15	16,665,271 32	
Recettes totales		265,060,569 79

ÉTATS DES SUBSIDES AUX CHEMINS DE FER ET PONTS

I.—*Etat indiquant les subsides votés pour les chemins de fer et payés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917.*

II.—*Etat indiquant les subsides votés pour les chemins de fer et ponts et payés du 1er juillet 1883 au 31 mars 1917.*

SUBVENTIONS accordées aux chemins de fer durant l'exercice terminé le 31 mars, 1917.

Nom du chemin de fer.		Montant.
		$ c.
Compagnie Lake Erie and Northern Railway.—		
Reliquat de la subvention pour la construction de 50.03 milles de voie ferrée de la ville de Galt à Port-Dover		185,062 40
Compagnie du chemin de fer de la Baie des Ha-Ha.—		
Paiements supplémentaires au compte de la subvention pour la construction de 12 milles de voie ferrée à partir de la jonction de La Terrière jusqu'au lac Kenogami en passant par le village de La Terrière		235 80
Compagnie Canadian Northern Ontario Railway.—		
Paiements supplémentaires au compte de la subvention pour la construction de 894.48 milles de voie ferrée d'Ottawa à Port-Arthur	$236,180 41	
Subvention de la jonction de Capreol-Sellwood, la section étant de 7.5 milles	42,000 00	
Subvention supplémentaires pour 214.57 milles de voie ferrée de Toronto à Ottawa	80,000 00	
		358,180 41
Compagnie Kettle Valley Railway.—		
Paiement supplémentaire et final de la subvention pour 52.48 milles de voie ferrée à partir d'un point situé sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à environ 25 milles au sud de Merritt jusqu'à un endroit sur le fleuve Fraser près de la station de Hope	$111,674 82	
Paiement complet de la subvention pour 28.65 milles de voie ferrée de Merritt à Brookmere et 70.8 milles du quai de Penticton à Princeton, formant un total de 99.45 milles	179,227 61	
		290,902 43
Compagnie du chemin de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie-Britannique.—		
Subvention pour 50.11 milles, d'un endroit sur cette ligne situé près de l'établissement de la rivière à l'Esprit (*Spirit*) jusqu'au district de la Grande Prairie, Alberta, qu'il traverse		125,202 84
		$959,583 88

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Montant.	Numéro.	Chemin de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1910
	$ c.			$ c.
46 Vic., chap. 25 53 " 2	156,800 00	1	Chemin de fer International, Québec.	156,800 00
45 " 14	384,000 00	2	Chemin de fer Québec et Lac St-Jean, Québec.	1,233,943 50
46 " 25	80,000 00			
48-49 " 59	96,000 00			
49 " 10	186,295 00			
50-1 " 24	28,800 00			
51 " 3	96,000 00			
52 " 3	64,000 00			
53 " 2	40,000 00			
54-5 " 8	5,250 00			
57-8 " 4	44,800 00			
46 " 24	89,600 00	3	Kingston, Napanee and Western, Ry., autrefois Napanee, Tamworth and Quebec Ry., Ontario	208,732 80
49 " 10	70,000 00			
50-1 " 24	12,800 00			
52 " 3	32,000 00			
55-6 " 5	64,000 00			
47 " 8	272,000 00	4	Pontiac Pacific Junction Railway, Québec	193,578 00
51 " 3	41,000 00			
53 " 2	24,000 00			
46 " 25	115,200 00	5	Caraquette Railway, N.-B.	224,000 00
47 " 8	76,800 00			
50-1 " 24	32,000 00			
47 " 8	32,000 00	6	Canadian Northern Québec Ry. Co., autrefois Great Northern Ry., Québec	1,034,280 60
49 " 10	57,600 00			
52 " 3	22,400 00			
53 " 2	48,000 00			
56 " 2	47,000 00			
57-8 " 4	70,400 00			
7-8 Ed. VII 63	*			
47 " 8	48,000 00	7	Kingston and Pembroke Ry., Ontario	48,000 00
45 " 14 46 " 26 53 " 2	660,000 00 660,000 00	8	Northern and Pacific Junction Railway, Ontario	1,320,000 00
47 " 8	128,000 00	9	Canada Eastern Ry., autrefois Northern and Western Ry., N.-B., y compris également Chatham Branch Ry	374,839 84
48-9 " 59	19,200 00			
49 " 10	32,000 00			
48-9 " 59	24,439 84			
51 " 3	140,800 00			
57-8 " 4	35,200 00			
62-3 " 7	*			
47 " 8 51 " 3	60,342 00	10	Quebec Central Railway, Québec	403,980 69
7-8 " 63				
53 " 2	288,000 00	11	Montreal and Sorel Railway, Québec	93,757 57
48-9 " 59	72,000 00			
53 " 2	40,000 00			
48-9 " 59	30,000 00	12	Montreal and Champlain Junction Ry., Québec	103,600 00
50-1 " 24	64,000 00			
51 " 3	9,600 00			
46 " 25	38,400 00	13	Elgin Petitcodiac and Havelock Railway, N.-B.	82,652 82
51 " 3	44,252 82			
47 " 8	22,400 00	14	St. Louis and Richibucto Railway, N.-B.	22,400 00
48-9 " 59	96,000 00	15	Canada Atlantic Railway, Ontario	282,355 20
49 " 10	38,400 00			
50-1 " 24	180,000 00			
47 " 6	750,000 00	16	Esquimalt and Nanaïmo Railway, C.-B.	750,000 00
47 " 8	96,000 00	17	Erie and Huron Railway, Ontario	96,000 00
46 " 25 47 " 8 52 " 3	320,000 00 300,000 00	18	Baie des Chaleurs Railway, Québec	620,000 00
			A reporter	7,248,921 02

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1917—*Suite.*

Versements.							Total au 31 mars 1917.	Numéro.
1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.	1914-1915.	1915-1916.	1916-1917.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	....	....	156,800 00	1
....	27,520 00	....	....	....	....	....	1,261,463 50	2
....	....	....	....	....	....	....	208,732 80	3
....	....	....	....	....	....	....	193,578 00	4
....	....	....	....	....	....	....	224,000 00	5
144,608 51	86,468 03	....	....	....	....	....	1,265,357 14	6
....	....	....	....	....	....	....	48,000 00	7
....	....	....	....	....	....	....	1,320,000 00	8
....	....	....	....	....	....	....	374,839 84	9
129,320 61	....	8,576 00	....	....	43,161 60	....	585,038 90	10
....	....	....	....	....	....	....	93,757 57	11
....	....	....	....	....	....	....	103,600 00	12
....	....	....	....	....	....	....	82,652 82	13
....	....	....	....	....	....	....	22,400 00	14
....	....	....	....	....	....	....	282,355 20	15
....	....	356,440 00	....	405,120 00	....	....	1,520,560 00	16
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	17
....	....	....	....	....	....	....	620,000 00	18
273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	43,161 60	....	8,459,135 77	

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées — Par quelle loi.	Subventions accordées — Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1910.
	$ c.			$ c.
			Report	7,248,921 02
48-9 Vic., c. 59	118,400 00	1	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard, N.-B.	113,440 00
50-1 " 24	217,600 00	2	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à présent chemin de fer des Laurentides	217,600 00
49 " 10	11,200 00	3	L'Assomption Québec	11,200 00
49 " 10	32,000 00	4	Grand-Oriental, Québec	40,345 00
50-1 " 24	96,000 00			
56 " 2	64,000 00			
53 " 2	37,500 00			
47 " 8 / 52 " 3	160,000 00	5	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	144,000 00
49 " 10	96,000 00	6	Buctouche et Moncton, N.-B.	101,600 00
50-1 " 24	6,400 00			
47 " 8 / 52 " 3	51,200 00	7	Albert-Sud, N.-B.	50,460 00
50-1 " 24	65,200 00	8	Colonisation du Lac Témiscamingue, Québec	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00			
49 " 10	38,400 00	9	Joggins, N.-E.	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00			
45 " 14	240,000 00	10	Témiscouata, N.-B., et Québec	645,950 00
48-9 " 58	258,000 00			
51 " 3	100,000 00			
53 " 2	51,200 00			
48-9 " 50	44,800 00	11	Leamington et Saint-Clair, Ontario	51,200 00
50 1 " 24	6,400 00			
59 " 10	16,000 00	12	Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00
50-1 " 24	22,400 00	13	Compagnie de Chaux du Canada, Québec	15,360 00
49 " 10 / 53 " 2	256,000 00	14	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	256,000 00
50-1 " 24	96,000 00	15	Comté de Drummond, Québec	423,936 00
52 " 3	14,400 00			
53 " 2	76,800 00			
57-8 " 4	96,000 00			
48-9 " 59 / 53 " 2	128,000 00	16	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario	140,800 00
54-5 " 8 / 57-8 " 4	64,000 00			
49 " 10	32,000 00	17	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	41,280 00
53 " 2	10,200 00			
50-1 " 24	54,400 00	18	Norfolk-Sud, Ontario	54,400 00
50-1 " 24	51,200 00	19	Jonction de Guelph, Ontario	46,000 00
48-9 " 54 / 49 " 19	22,400 00	20	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	21,888 00
49 " 10	108,800 00	21	Hereford, Québec	155,200 00
52 " 3	48,000 00			
50-1 " 23	118,400 00	22	Lac-Erié et Rivière Détroit, Ontario	475,851 00
55-6 " 4	224,000 00			
62-3 " 5	*			
50-1 " 27 / 56 " 4	62,400 00	23	Jonction de Beauharnois, Québec	62,400 00
50-1 " 24	138,400 00	24	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario	38,400 00
55 6 " 5	108,000 00			
57-8 " 4	108,800 00			
52 " 3	30,000 00	25	Cie du pont de ch. de f. Fredericton et Ste-Marie, N.-B.	30,000 00
50-1 " 24	9,600 00	26	Embranchement de Harvey, N.-B.	5,553 57
55-6 " 5 / 61 " 1	240,000 00	27	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.	235,200 00
50-1 " 24	44,800 00	28	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, N.-E.	39,850 00
52 " 3	19,200 00	29	Pontiac et Renfrew, Ontario	13,600 00
52 " 3 / 63 4 " 8	54,400 00	30	Mille-Isles, Ontario	29,840 00
			A reporter	11,072,766 54

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1917—*Suite.*

Versements.							Total au 31 mars 1917.	Numéro.
1910-11.	1911-12	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.	1916-17.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	43,161 60	....	8,459,135 77	
....	....	....	....	....	....	....	113,440 00	1
....	....	....	....	....	....	....	217,600 00	2
....	....	....	....	....	....	....	11,200 00	3
....	....	....	....	....	....	....	40,345 00	4
....	....	....	....	....	....	....	144,000 00	5
....	....	....	....	....	....	....	101,600 00	6
....	....	....	....	....	....	....	50,460 00	7
....	....	....	....	....	....	....	310,335 95	8
....	....	....	....	....	....	....	37,500 00	9
....	....	....	....	....	....	....	645,950 00	10
....	....	....	....	....	....	....	51,200 00	11
....	....	....	....	....	....	....	14,656 00	12
....	....	....	....	....	....	....	15,360 00	13
....	....	....	....	....	....	....	256,000 00	14
....	....	....	....	....	....	....	423,936 00	15
....	....	....	....	....	....	....	140,800 00	16
....	....	....	....	....	....	....	41,280 00	17
....	....	....	....	....	....	....	54,400 00	18
....	....	....	....	....	....	....	46,000 00	19
....	....	....	....	....	....	....	21,888 00	20
....	....	....	....	....	....	....	155,200 00	21
....	....	....	....	....	....	....	475,851 00	22
....	....	....	....	....	....	....	62,400 00	23
....	....	....	....	....	....	....	38,400 00	24
....	....	....	....	....	....	....	30,000 00	25
....	....	....	....	....	....	....	5,553 57	26
....	....	....	....	....	....	....	235,200 00	27
....	....	....	....	....	....	....	39,850 00	28
....	....	....	....	....	....	....	13,600 00	29
....	....	....	....	....	....	....	29,840 00	30
273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	43,161 60	....	12,282,981 29	

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées.		Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1910.
Par quelle loi.	Montant.			
	$ c.			$ c.
			Report	11,072,766 54
52 Vic., chap. 3 56 " 3	96,000 00	1	Québec, Montmorency et Charlevoix, Qué	96,000 00
52 " 3	375,000 00	2	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00
50-1 " 24 57-8 " 4	57,600 00	3	Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ontario	57,600 00
51 " 3 53 " 2	287,200 00	4	Port-Arthur, Duluth et Western Ry., Ontario	271,200 00
50-1 " 24 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	192,000 00	5	Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	6	Cornwallis Valley Railway, N.-E	44,800 00
52 " 3 57-8 " 6 60-1 " 4	320,000 00 64,000 00 *	7	Ottawa, Nord et l'Ouest, Québec, autrefois Ottawa et Gatineau.	414,931 20
47 " 8 51 " 3 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4 61 " 1 62-3 " 1	83,612 00 142,400 00 48,000 00	8	Central Railway, N.-B	226,012 54
53 " 2	361,270 00	9	Montréal et Occidental, Québec	361,270 00
52 " 3	128,000 00	10	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario	152,800 00
57-8 " 4 52 " 3	64,000 00 163,200 00	11	Shuswap et Okanagan, C.-B	163,200 00
54-5 " 8 53 " 2 55-6 " 5	89,600 00 35,200 00 9,600 00	12	Vallée de la Tobique, N.-B	134,016 00
53 " 2	112,000 00	13	Colombie et Kootenay, C.-B	88,800 00
53 " 2	35,200 00	14	Jonction de Waterloo, Ontario	32,800 00
53 " 2	99,200 00	15	Montagne d'Orford, Québec	192,942 50
53 " 2 55-6 " 5	57,600 00 25,024 00	16	St-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60
55-6 " 5	*40,000 00	17	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N-E	39,840 00
56 " 2 57-8 " 4	102,400 00 102,400 00	18	Comtés-Unis, Québec	188,816 00
55-6 " 5	*21,600 00	19	Phillipsburg Junction Ry. Quarry Co., Québec	23,712 00
55-6 " 5	*430,400 00	20	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario	779,712 00
56 " 2 57-8 " 4 60-1 " 4	67,200 00 38,400 00 66,000 00	21	Montfort et de Colonisation, Québec	167,440 00
55-6 " 5 57-8 " 4	48,000 00 48,000 00	22	Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00
56 " 2	48,000 00	23	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié, Ont.	39,744 00
55-6 " 5	80,000 00	24	Can. Pac. Ry., C.-B., Revelstoke au Lac Arrow	80,000 00
57-8 " 4	121,600 00	25	Nakusp et Slocan, C.-B	117,760 00
55-6 " 5	89,600 00	26	Dominion Coal Company, N.-E	87,808 00
56 " 2	22,400 00	27	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario.	22,400 00
57-8 " 4	*51,200 00	28	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, Ontario	117,431 48
56 " 2	*11,200 00	29	St Stephen et Milltown, N.-B	14,848 00
57-8 " 4	*38,400 00	30	Rive du Golfe, N.-B	53,699 20
57-8 " 4	9,000 00	31	Cap de la Madeleine, Québec	7,424 00
56 " 2	32,000 00	32	Ontario, Belmont et Nord, Ontario	30,720 00
*	*	33	Lig. cotière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth	160,000 00
*	*	34	Ottawa et New-York, Ontario	262,384 00
			A reporter	16,315,359 06

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1917—*Suite.*

Versements.							Total au 31 mars 1917.	Numéro.
1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.	1916-17.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	43,161 60	....	12,282,981 29	
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	1
....	....	....	....	....	....	....	375,000 00	2
....	....	....	....	....	....	....	57,600 00	3
....	....	....	....	....	....	....	271,200 00	4
....	....	....	....	....	....	....	192,000 00	5
....	....	....	....	....	....	....	44,800 00	6
....	....	....	....	....	....	....	414,931 20	7
....	....	....	....	....	....	....	226,012 54	8
....	....	....	....	....	....	....	361,270 00	9
....	....	....	....	....	....	....	152,800 00	10
....	....	....	....	....	....	....	163,200 00	11
....	....	....	....	....	....	....	134,016 00	12
....	....	....	....	....	....	....	88,800 00	13
....	....	....	....	....	....	....	32,800 00	14
....	....	9,984 00	....	....	....	....	202,926 50	15
....	....	....	....	....	....	....	149,481 60	16
....	....	....	....	....	....	....	39,840 00	17
....	....	....	....	....	....	....	188,816 00	18
....	....	....	....	....	....	....	23,712 00	19
....	....	....	....	....	....	....	779,712 00	20
....	....	....	....	....	....	....	167,440 00	21
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	22
....	....	....	....	....	....	....	39,744 00	23
....	....	....	....	....	....	....	80,000 00	24
....	....	....	....	....	....	....	117,760 00	25
....	....	....	....	....	....	....	87,808 00	26
....	....	....	....	....	....	....	22,400 00	27
....	....	....	32,640 00	....	....	....	150,071 48	28
....	....	....	....	....	....	....	14,848 00	29
....	....	....	....	....	....	....	53,699 20	30
....	....	....	....	....	....	....	7,424 00	31
....	....	....	....	....	....	....	30,720 00	32
....	....	....	....	....	....	....	160,000 00	33
....	....	....	....	....	....	....	262,384 00	34
273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	405,120 00	43,161 60	....	17,568,197 81	

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées.		Numéro.	Chemins de fer.	et 1883 au 31 mars 1910.
Par quelle loi.	Montant.			
	$ c.			$ c.
			Report	16,315,359 06
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	1	Ch. de f. Pac.-Canadien, C.-B. (Déf. du Nid-de-Corb).	3,404,720 00
60-61 " 4 63 " 3	500,000 00	2	Ch. de fer Grand-Tronc "Pont-Victoria," Québec	500,000 00
7-8 Ed. VII, 63	*	3	Ch. de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick, autrefois le Restigouche and Western Ry	555,751 47
*	*	4	Ch. de fer Est Richelieu, P. Q	69,952 00
7-8 Ed. VII, 63	*	5	" South Shore (Mont., Quebec and Southern)	430,975 36
*	*	6	" Pembroke Southern, Ontario	64,000 00
*	*	7	" Massawippi, Québec	5,376 00
*	*	8	" Inverness and Richmond, N.-E., actuellement "Inverness Ry. and Coal Co"	368,545 97
*	*	9	Ch. de fer Canadian-Northern, Ontario, Manitoba et les territoires du Nord-Ouest	1,909,132 00
*	*	10	Ch. de fer Pacifique-Canadien, (embr. de Pipestone)	160,000 00
6-7 Ed. VII, 40	*	11	" Central-Ontario, Ontario	179,466 00
*	*	12	Cie Midland, Railway, N.-E.	399,060 40
63-3 Vic., chap. 7 63-4 " 8	1,000,000 00	13	Cie du pont de Québec, Québec	374,353 33
*		14	Cie du ch. de fer St. Mary River, T. N.-O.	148,094 00
60-1 Vic., chap. 4 63-4 " 2	212,500 00	15	" Pontiac and Pacific Ottawa & Gatineau (Pont interprovincial sur la riv. Ottawa)	212,500 00
1 Ed. VII, chap. 7	*	16	Ch. de fer Atlantic and Lake Superior, Québec	144,969 02
1 " 7	*	17	" Montreal and Province Line, Québec	58,560 00
62-3 Vic., chap. 7	*	18	" York and Carleton, N.-B.	32,896 00
62-3 " 7 63-4 " 8 1 Ed. VII, chap. 7	*	19	" Algoma Central and Hudson Bay, Ontario.	924,976 00
*	*	20	" Cap Breton Extension, N.-E	196,800 00
*	*	21	" Can.-Pac. (Embr. Kootenay et Arrowhead)	153,866 00
*	*	22	" " (" Selkirk)	83,200 00
*	*	23	" " (" Dyment)	22,336 00
*	*	24	" " (" Waskada)	64,000 00
9-10 Ed. VII, 51	*	25	Cie de ch. de fer Algoma Eastern; autrefois Manitoulin and North Shore, Ontario	32,000 00
*	*	26	Ch. de fer Bay of Quinte, Ont	141,722 45
*	*	27	" Bruce Mines and Algoma, Ont.	53,920 00
*	*	28	Cie de ch. de fer Maganetawan, Ont	3,552 00
	*	29	" Canadian-Northern, Québec, autrefois Châteauguay and Northern, Québec	391,819 75
*	*	30	Cie du ch. de fer Pacifique-Can. (Emb. Pheasant Hill)	435,200 00
*	*	31	" Halifax and Southwestern, N.-E.	1,238,450 93
*	*	32	" Northern Colonization, Québec	355,200 00
*	*	33	" N.-Brunswick Coal and Ry., N.-B.	48,000 00
*	*	34	" Schomberg and Aurora, Ont.	46,144 00
*	*	35	" Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool, O	185,173 06
*	*	36	" Middleton and Victoria Beach, N.-E.	125,760 00
Ed. VII, chap. 57	*	37	Cie Nicola, Kamloops and Similkameen Coal & Ry.	300,800 00
4 " 34	*	38	Ch. de fer Pacifique-Can. (Emb. de Staynerville)	13,024 00
6 " 43	*	39	" Klondike Mines	197,184 00
6 " 43	*	40	Cie du ch. de fer Kettle Valley, C.-B.	97,771 52
6 " 43	*	41	Cie Colchester Coal and Ry., N.-E.	12,800 00
3 " 57	*	42	Cie Minudie Coal, N.-E.	18,544 00
6 " 43 9-10 " 51	*	43	Cie du ch. de fer Atlantic, Québec & Western, P. Q.	365,568 00
6 " 43	*	44	" Napierville Junction, P. Q.	173,440 00
6-7 " 40	*	45	" Edmonton, Yukon and Pac., Alb.	91,200 00
6-7 " 40 7-8 " 63	*	46	" Canadian Northern, Ontario	2,123,942 40
			A reporter	33,230,105 32

† De cette somme, le montant de $16,164.43 se rapportait aux subsides accordés au chemin de fer Montréal et Sorel.

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1917—*Suite*.

Versements.							Total au 31 mars 1917.	Numéro.
1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.	1916-17.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	405,120 00	43,161 60	....	17,568,197 81	
....	....	....	....	....	....	....	3,404,720 00	1
....	....	....	....	....	....	....	500,000 00	2
169,536 00	....	....	....	....	791 93	....	726,080 00	3
....	....	....	....	....	....	....	69,952 00	4
60,000 00	23,835 70	....	....	....	....	....	†514,811 06	5
....	....	....	....	....	....	....	64,000 00	6
....	....	....	....	....	....	....	5,376 00	7
....	....	....	....	....	....	....	368,545 97	8
....	....	....	....	....	....	....	1,909,132 00	9
....	....	....	....	....	....	....	160,000 00	10
24,601 32	826 17	....	969 30	....	....	....	205,862 79	11
....	....	....	....	....	....	....	399,060 40	12
....	....	....	....	....	....	....	374,353 33	13
....	....	....	....	....	....	....	148,094 00	14
....	....	....	....	....	....	....	212,500 00	15
....	....	....	....	18,449 17	....	....	*a*163,418 19	16
....	....	....	....	....	....	....	58,560 00	17
....	....	....	....	....	....	....	32,896 00	18
....	133,584 00	394,859 44	456,304 00	138,980 56	....	....	2,048,704 00	19
....	....	....	....	....	....	....	196,800 00	20
....	....	....	....	....	....	....	153,866 00	21
....	....	....	....	....	....	....	83,200 00	22
....	....	....	....	....	....	....	22,336 00	23
....	....	....	....	....	....	....	64,000 00	24
68,638 72	....	254,089 40	179,897 01	13,022 87	....	....	547,648 00	25
....	....	....	....	....	....	....	141,722 45	26
....	....	....	....	....	....	....	53,920 00	27
....	....	....	....	....	....	....	3,552 00	28
....	....	....	....	....	....	....	391,819 75	29
....	....	....	....	....	....	....	435,200 00	30
....	....	....	....	....	....	....	1,238,450 93	31
....	....	....	....	....	....	....	355,200 00	32
....	....	....	....	....	....	....	48,000 00	33
....	....	....	....	....	....	....	46,144 00	34
....	....	....	....	....	....	....	185,173 06	35
....	....	....	....	....	....	....	125,760 00	36
....	....	....	....	....	....	....	300,800 00	37
....	....	....	....	....	....	....	13,024 00	38
....	....	....	....	....	....	....	197,184 00	39
....	148,800 00	107,138 40	699,389 60	369,497 28	460,691 49	290,902 43	2,174,190 72	40
....	....	....	....	....	....	....	12,800 00	41
....	....	....	....	....	....	....	18,544 00	42
31,334 40	91,279 60	414,618 00	....	....	....	....	902,800 00	43
....	....	....	....	....	....	....	173,440 00	44
....	....	....	....	....	....	....	91,200 00	45
116,889 60	....	....	8,948,809 47	2,243,335 80	495,604 83	358,180 41	14,386,762 51	46
744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	3,288,405 68	1,000,249 85	649,082 84	51,297,800 97	

a Montant réellement payé après des déductions s'élevant à $1,521.82 faites en 1905-06 (pour remboursements, etc.) à même le total de $146,490.84, déjà rapportés, pour lesquels on a émis des chèques.

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

Subventions accordées.		Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1910.
Par quelle loi.	Montant.			
	$ c.			$ c.
			Report............	33,230,105 32
7-8 Ed. VII. c. 63	*	1	Cie Maritime de Charbon et de Ch. de fer.........	3,200 00
7-8 " 63	*	2	Cie de ch. de fer Ste-Marie et Ontario-ouest	67,344 00
7-8 " 63	*	3	Cie de ch. de fer de la Côte Nord, autrefois le chemin de fer et de houille de Beersville....	27,616 00
7-8 " 63	*	4	Cie de ch. de fer Saint-Maurice, Trois-Rivières à Grand'Mère, Qué.	112,640 00
7-8 " 63	*	5	Cie de ch. de fer du Grand-Tronc-Pacifique.	917,800 96
6 " 43	*	6	Cie de ch. de f. P.-C., lig. de Teulon à la r. des Islandais.	30,800 00
7-8 " 63	*	7	Cie de ch. de fer P.C., ligne de Moosejaw, N.-O	303,360 00
7-8 " 63	*	8	Cie de ch. de fer Canadien et du Golfe Terminus	....
6-7 " 40	*	9	Ch. de fer Liverpool et Milton, 5 milles, N.-E.......	....
7-8 " 63	*	10	Cie de ch. de Thessalon et du Nord	....
7-8 " 34	*	11	Cie de ch. de fer Vancouver et Lulu Island........	....
7-8 " 51	*	12	Cie de ch. de fer Québec et Saguenay, Qué....	....
7-8 " 63	*	13	Ch. de fer Pac. Can., de Winnipeg à Gimli, Man....	....
9-10 " 51	*	14	Cie de ch. de fer de la Baie Ha-Ha, Qué........	....
2 Geo. V 47 } 3-4 " 46 }	*	15	Cie de ch. de fer Northern N.-B. et Seaboard, N.-B..	....
2 " 9	*	16	Cie de ch. de fer Northern Pac. C.-B........	....
2 " 48	*	17	Cie de ch. de fer Fredericton et Grand Lac, N.-B. ..	....
2 " 48	*	18	Cie de ch. de fer Southampton, N.-B.....	....
2 " 48	*	19	Cie de ch. de fer St. John, and Québec, N.-B..	....
2 " 7 } 3-4 " 10 }	*	20	Cie de ch. de fer Canadian-Northern, Alberta, Alta.	....
2 " 48	*	21	Cie de ch. de fer Central du Canada, Qué.	....
3-4 " 53	*	22	Cie de ch. de fer Témiscaming et Northern Ontario .	....
2 " 48	*	23	Cie de ch. de fer Lac Erié et du Nord, Ont	....
2 " 48	*	24	Cie de ch. de fer Pac. Can.; pont à Outlook........	....
2 " 48	*	25	Cie de ch. de fer Pac. Can.; pont à Edmonton, Alta.	....
3-4 " 46	*	26	Ch. de fer Alberta Central, Alta........	....
2 " 48	*	27	Cie de ch. de fer Kootenay Central, C.-B........	....
3-4 " 46	*	28	Ch. de f. Pac. Can., de Gimli au pont de la r. des Island.	
3-4 " 46	*	29	Cie de ch. de f. Edmonton, Dunvegan et C.-B., Alta..	....
			Total........	34,692,866 28
37 Vic., chap. 14	186,500 payab. annuell. pend. 20 ans.	30	Chemin de fer Atlantic et Northwestern ..	3,732,000 00
46 " 2 } 47 " 8 }	1,525,250 00	31	Chemin de fer Canada Central	1,525,250 00
48-9 " 58	1,500,000 00	32	Extension du chemin de fer Pacifique Canadien......	1,500,000 00
			Total........	41,450,116 28

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1917—*Fin.*

Paiements.							Total au 31 mars 1917.	Numéro.
1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.	1916-17.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	3,288,405 68	1,000,249 85	649,082 84	51,297,800 97	
....	....	....	....	....	....	....	3,200 00	1
....	365 00	....	....	....	....	....	67,709 00	2
....	....	....	....	....	....	....	27,616 00	3
60,480 00	....	....	....	....	....	....	173,120 00	4
302,679 04	....	....	....	....	....	....	1,220,480 00	5
....	....	81,200 00	....	....	....	....	112,000 00	6
....	78,432 00	....	103,682 27	....	....	....	485,474 27	7
144,803 84	65,249 75	....	....	....	....	....	210,053 59	8
32,000 00	....	....	....	....	....	....	32,000 00	9
....	6,112 00	....	....	....	....	....	6,112 00	10
....	61,760 00	....	....	....	....	....	61,760 00	11
....	104,992 00	27,641 60	116,167 68	....	....	....	248,801 28	12
....	30,176 00	4,346 43	....	....	....	....	34,522 43	13
....	....	148,148 20	66,919 28	16,158 72	....	235 80	231,462 00	14
....	....	86,528 00	21,632 00	....	....	....	108,160 00	15
....	....	2,705,378 00	2,520,281 00	178,077 80	244,889 57	....	5,648,626 37	16
....	....	104,996 04	....	111,579 96	....	....	216,576 00	17
....	....	48,442 88	32,837 12	....	....	....	81,280 00	18
....	....	174,120 96	364,617 42	59,581 32	....	....	598,319 70	19
....	....	....	2,832,024 00	262,080 00	....	....	3,094,104 00	20
....	....	....	30,145 02	....	....	....	30,145 02	21
....	....	....	2,134,080 00	....	....	....	2,134,080 00	22
....	....	....	135,129 60	....	....	185,062 40	320,192 00	23
....	....	....	115,000 00	....	....	....	115,000 00	24
....	....	....	126,000 00	....	....	....	126,000 00	25
....	....	....	119,712 00	209,768 00	75,000 00	....	404,480 00	26
....	....	....	....	1,065,856 00	....	....	1,065,856 00	27
....	....	....	....	....	80,032 00	....	80,032 00	28
....	....	....	....	....	....	125,202 84	125,202 84	29
1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	5,191,507 48	1,400,171 42	959,583 88	68,360,165 47	
....	....	....	....	....	....	....	3,732,000 00	30
....	....	....	....	....	....	....	1,525,250 00	31
....	....	....	....	....	....	....	1,500,000 00	32
1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	5,191,507 48	1,400,171 42	959,583 88	75,117,415 47	

ANNEXE II

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

RAPPORT DE C. A. HAYES, ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL.

EXERCICE DLOS LE 31 MARS 1917.

DIVISION DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût du chemin et du matériel, au 31 mars 1916, était..		$115,766,560 24
La dépense additionnelle encourue au cours de l'exercice s'est élevée à..		4,490,472 56
Ce qui porte le coût total jusqu'au 31 mars 1917 à..		$120,257,032 80
Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'exercice se comparent comme suit:—		
Recettes brutes—Compte du service par voie de l'Intercolonial:—		
Compte du service par eau..	197,200 58	
	$16,767,386 89	
Compte du chemin de fer N.-B. et I.-P.-E.	38,336 75	
		16,805,723 64
Frais d'exploitation—Compte du service par voie ferrée de l'Intercolonial.. ..	$15,528,188 04	
Compte du service par eau..	123,969 74	
	15,652,157 78	
Compte du ch. de fer N.-B. et I.-P.-E. ..	72,357 80	
Intérêt sur le prix d'acquisition..	5,673 42	
Chemin de fer Vale (location)..	1,200 00	
		15,731,389 00
Excédent des recettes brutes sur les frais d'exploitation.. ..		$1,074,334 64
A même ce surplus, un montant de $4,000 a été déboursé à titre de gratifications, et le solde, en vertu de 1-2 Georges V, chapitre 8, a été porté au compte des améliorations et crédité au compte du renouvellement du matériel.. ..		$1,070,334 64

REVENU.

Les recettes brutes, y compris celles du service par eau, se comparent comme suit avec celles de l'exercice précédent:—	
1915-16 (ligne du service par eau, $ 50,619.83)..	$14,068,791 41
1916-17 (ligne du service par eau, 197,200 58)..	16,767,386 89
Augmentation..	$ 2,698,595 48
Les recettes du trafic des voyageurs (par voie ferrée) se comparent comme suit:—	
1915-16..	$ 4,010,879 58
1916-17..	5,587,666 53
Augmentation..	$1,576,786 95
Les recettes du trafic des marchandisés (y compris celles du service par eaux), se comparent comme suit:—	
1915-16 (ligne du service par eau, $ 50,619.83)..	$ 9,200,339 21
1916-17 (ligne du service par eau, 197,200.58)..	10,743,137 93
Augmentation..	$1,542,798 72

Les recettes diverses, y compris celles du service des postes et des messageries, se comparent comme suit:—

1915-16..	$857,572 62
1916-17..	436,582 43
Diminution..	$420,990 19

Les recettes par mille de chemin de fer se comparent comme suit:—

1915-16..	$9,181 53
1916-17..	10,912 00
Augmentation..	$ 1,731 47

Les recettes par train-mille se comparent comme suit:—

1915-16..	$1·87
1916-17..	1·94

Le nombre des voyageurs transportés se compare comme suit:—

1915-16..	4,124,387
1916-17..	4,537,454
Augmentation..	413,067

La pesanteur des marchandises productrices de revenus se compare comme suit:—

1915-16.. ..tonnes.	5,447,220
1916-17.. "	6,770,224
Augmentation.. "	1,323,004

A ce rapport sont annexés un certain nombre d'états qui donnent des renseignements détaillés sur le trafic.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation, y compris ceux du service par eau, se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

1915-16 (service par eau, $ 50,619.83)..	$12,551,495 84
1916-17 (service par eau, 123,969.74)..	15,652,157 78
Augmentation..	$ 3,100,661 94

Les moyennes, non compris celles du service par eau, se comparent comme suit avec celles de l'an dernier:—

Frais d'exploitation par mille de voie ferrée:—

Par mille parcouru par les locomotives en 1915-16..	1·29
" " " 1916-17..	1·39
" " " 1915-16..	1·58
" " trains en 1915-16..	1·58
" " " 1916-17..	1·81

Frais d'exploitation par mille de voie ferrée:—

1915-16..	$ 8,187 74
1916-17..	10,226 75

Le nombre de milles parcourus en 1916-17 était de 1,518·29.

Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1917, on a placé sur la voie 497,019 traverses du type ordinaire; on a ballasté 178.39 milles de voie et on a fait 72.76 milles de fossés pour faciliter le drainage du terrassement; on a construit 20.50 milles de tronçons industriels supplémentaires et 5.12 milles de voies privées. On a réparé des ponts, ponceaux, quais, clôtures et édifices et construit 49.12 milles de clôture en treillis métallique réglementaire.

FOURNITURES.

La valeur des fournitures en général reportée de l'exercice précédent était:

Chemin de fer Intercolonial	$1,755,994 47	
Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	3,680 10	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	15,788 89	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	54,045 50	
Chemin de fer Transcontinental	518,850 24	
		$ 2,348,359 20
Valeur du matériel acheté et provenant d'autres départements.		16,265,215 35
Total de		$18,613,574 55
Valeur du matériel utilisé et vendu		13,795,471 81
Balance des matériaux en général en magasin le 31 mars 1917.		$4,818,102 74

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

La longueur de voie ferrée en exploitation à la fin de l'exercice 1916-17 était de 275.2 milles. La voie a 3 pieds 6 pouces de largeur.

Le coût de la ligne et du matériel, le 31 mars 1916, était de	$10,841,372 44
La dépense durant l'exercice 1916-17 a été de	609,751 71
Soit un coût total, au 31 mars 1917, de	$11,451,124 15
Recettes brutes (y compris celles du service par eau, $185,215.40)	$630,045 69
Frais d'exploitation (y compris ceux du service par eau, $246,259.49)	833,853 02
Déficit	$203,807 33
Les recettes brutes se comparent comme suit avec celles de l'exercice précédent:—	
1915-16	$390,920 82
1916-17	620,045 69
Augmentation	$289,118 87
Les frais d'exploitation se comparent comme suit à ceux de l'exercice précédent:—	
1915-16	$545,026 62
1916-17	833,853 02
Augmentation	$288,832 40

On a fait les travaux exigés pour l'entretien du réseau en bon état d'utilité, le renouvellement des rails et des traverses d'aiguillage, ainsi que le ballastage de plusieurs milles de voie.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Le coût de la ligne et du matériel, le 31 mars 1916, était de	$224,211 28
La dépense durant l'exercice 1916-17 a été de	46,579 38
Soit un coût total, au 31 mars 1917, de	$270,790 66
Les recettes brutes et les frais d'exploitation jusqu'au 31 mars 1917, se comparent comme suit:—	
Recettes brutes	$ 38,336 75
Frais d'exploitation	72,357 80
Déficit	$ 34,021 05

En sus du montant des frais d'exploitation, on a déboursé $5,673.42 pour l'intérêt sur le prix d'achat.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les dépenses pour l'entretien de la voie et de l'outillage étaient, au 31 mars 1916, de..	$3,937 47
Les dépenses pour l'exercice 1916-17 furent de..	3,724 98
Formant un coût total, au 31 mars 1917, de..	$7,662 45

Les recettes brutes et les frais d'exploitation se comparaient comme suit au 31 mars 1917 :—	
Recettes brutes..	$116,678 67
Frais d'exploitation..	165,107 26
Déficit..	$ 48,428 59

On a payé $90,000 comme intérêt sur le prix d'achat, en plus des frais d'exploitation.

CHEMIN DE FER DE VALE.

Le chemin de fer de Vale, allant de New-Glasgow à Thorburn, N.-E., distance de 5·35 milles, a été loué le 31 mars 1916 de la *Acadia Coal Company,* pour la somme de $1,200 par année.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Cette ligne va de Moncton, N.-B., à Winnipeg, Man., et mesure 2,003·03 milles de longueur, embrassant l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique entre Fort-William et Lake-Superior-Junction.

Le 31 mars 1917, les recettes brutes et les frais d'exploitation se comparaient comme suit :—	
Recettes brutes..	$5,916,550 99
Frais d'exploitation..	7,206,922 20
Déficit..	$1,290,371 21

On a payé $600,000 en loyer pour l'embranchement du lac Supérieur, en plus des frais d'exploitation.

CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN ET DE QUÉBEC.

Au 31 mars 1916, les recettes brutes et les frais d'exploitation se comparaient comme suit :—	
Recettes brutes..	$70,759 62
Frais d'exploitation..	98,300 42
Déficit..	$27,540 80

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT—Exercice terminé le 31 mars 1917.

Etat des moyennes.	Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.	Chemin de fer du N.-B. et de l'Ile du P.-E.	Chemin de fer International du N.-B.	Chemin de fer Transcontinental national.	Chemins de fer de l'Etat.	Chemin de fer Quebec-Lac-Saint-Jean.
Longueur des chemins de fer en milles	1,518·39	275·20	36·05	111·30	2,003·03	3,943·97	119·87
Nomb. de milles parcourus par les locomotives	11,178,943	458,376	65,611	86,516	3,942,535	15,731,981	77,597
Nomb. total de milles parcourus par les trains	8,557,782	368,495	40,101	78,894	3,367,485	12,412,757	72,531
" " wagons	131,874,021	2,143,610	238,604	683,821	69,429,569	204,369,625	396,623
Recettes.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Transport par chemin de fer	16,570,186 31	424,974 29	38,336 75	116,678 67	5,916,550 99	23,066,727 01	70,759 62
" eau	197,200 58	185,215 40	....	....	....	382,415 98	....
Autres	....	19,856 00	....	....	....	19,856 00	....
Total	16,767,386 89	630,045 69	38,336 75	116,678 67	5,916,550 99	23,468,998 99	70,759 62
Frais d'exploitation.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Total	15,652,157 78	833,853 02	72,357 80	165,107 26	7,206,922 20	23,930,398 06	98,300 42
Proportion des recettes aux recettes brutes.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
Revenus tirés des transports par ch. de fer	98·82	67·45	100·00	100·00	100·00	98·37	100·00
" " par eau	1·18	29·40	....	....	....	1·63	....
Autres revenus	....	3·15	....	....	....	....	....
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes brutes par mille de chemin de fer	10,913 00	1,616 39	1,063 43	1,048 33	2,953 80	5,853 38	590 30
" " parcouru par locom.	1 48	97	58	1 35	1 50	1 47	91
" " " train	1 94	1 21	96	1 48	1 76	1 86	98
" " " wagon	12 57	20 75	16 07	17 06	8 52	11 30	17 84
Proportion des dépenses aux recettes brutes.	p.c. 93·35	p.c. 132 35	p.c. 188·74	p.c. 141·51	p.c. 121·81	p.c. 101·07	p.c. 138·92
Dépenses par mille parcouru par train.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Total (cents)	181·45	159·46	180·44	209·40	214·01	189·81	135·53
Dépenses par mille de chemin de fer.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Total de toutes les voies	10,226 75	2,135 15	2,007 15	1,483 44	3,598 01	5,973 72	820 06
	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Réparations des locomotives	1,060,224 10	34,843 97	4,530 18	5,925 97	697,896 41	1,803,420 63	....
" des wagons à marchandises	818,898 76	9,357 88	1,418 24	4,179 52	493,522 59	1,327,376 99	....
" " à voyageurs	466,008 15	16,525 85	1,103 32	2,557 52	255,352 66	721,547 50	....
Coût des réparations par locomotive	2,797 43	1,124 00	1,510 06	1,481 49	4,417 07	3,136 38	....
" " wagons à march.	75 83	17 01	40 52	25 80	74 33	73 00	....
" " " voyageurs	882 59	280 10	367 77	255 75	2,477 40	1,038 20	....

Sommaire du transport des voyageurs et des marchandises par les chemins de fer et les vapeurs de l'Etat. Exercice terminé le 31 mars 1917.

—	Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile du P.-E.	Vapeurs océaniques à la terre ferme.	Chemin de fer du N.-B. et de l'Ile du P.-E.	Chemin de fer International du N.-B.	Chemin de fer Transcontinental national.	Chemins de fer de l'Etat.	Chemin de fer Québec-Lac-St-Jean.
Voyageurs	5,587,666·53	177,888·85	69,113·52	8,682·74	37,015·11	824,713·53	6,705,080·28	28,733 00
Marchandises	10,545,937·35	219,442·74	108,508 13	30,834·71	93,866·04	5,643,869 19	16,642,458·16	50,385·99
Malles, messageries, etc.	436,582·43	47,498·70	7,593·75	3,766·69	2,734·82	166,733·65	664,910·04	2,206·64
Total	16,570,186·31	444,830·29	185,215·40	43,284·14	133,615·97	6,635,316·37	24,012,448·48	81,325 63
Service océanique	197,200·58	...	...	...	...	...	382,415·98	...
Total	16,767,386·89	444,830·29	185,215 40	43,284·14	133,615·97	6,635,316·37	24,209,649·06	81,325·63
Moins l'outillage loué	...	...	...	4,947·39	16,937·30	718,765·38	740,650·07	10,566·01
Revenu net	16,767,386·89	444,830·29	185,215·40	38,336·75	116,678·67	5,916,550·99	23,468,998·99	70,759·62
Etat des voyageurs.								
Trafic local—								
Nombre de voyageurs	4,180,134	383,386	48,712	14,434	32,916	645,513	5,305,095	43,143
Milles parcourus	162,368,608	9,049,535	1,903,929	285,083	1,347,003	16,201,965	191,156,123	1,147,093
Trafic continu—								
Nombre de voyageurs	357,320	18,250	...	...	592	82,913	459,075	781
Nombre de milles	164,468,120	881,701	...	...	40,818	33,119,148	198,509,787	9,925
Nombre total des voyageurs	4,537,454	401,636	48,712	14,434	33,508	728,426	5,764,170	43,924
Nombre total de milles	326,836,728	9,931,236	1,903,929	285,083	1,387,821	49,321,113	389,665,910	1,157,018
Etat des marchandises.								
Trafic local—								
Tonnes locales	4,297,773	106,688	75,314	67,533	88,571	969,524	5,605,403	33,510
Milles locaux	846,631,987	3,693,402	3,340,376	1,437,952	3,583,379	320,700,716	1,179,387,812	988,801
Trafic continu—								
Tonnes continues	2,472,451	43,413	...	...	36,473	2,191,736	4,744,073	19,986
Milles continus	962,839,340	2,047,215	...	...	2,781,576	865,088,697	1,832,756,828	1,129,352
Nombre total de tonnes	6,770,224	150,101	75,314	67,533	125,044	3,161,260	10,349,476	53,496
Nombre total de milles	1,809,471,327	5,740,617	3,340,376	1,437,952	6,364,955	1,185,789,413	3,012,144,640	2,118,153

RAPPORT DE C. B. BROWN, INGÉNIEUR EN CHEF.

TÊTES DE LIGNES OCÉANIQUES D'HALIFAX.

L'ingénieur en chef rapporte que les travaux sous contrat ont été poursuivis régulièrement et les progrès sont remarquables sur la voie ferrée et les cales sèches.

Régalage.—Le régalage a été terminé, et entre Rockingham et Fairview, cours de jonction des têtes de lignes, on a construit sur le bord de la mer une fondation à pierres perdues sur une distance de 9,000 pieds.

On a commencé en mai à lever la voie principale au niveau actuel, et on a posé en septembre des rails de 85 livres sur une partie de la nouvelle voie d'arrivée. On a posé des voies de garage dans les cours des têtes de lignes de manière à accommoder environ 1,000 wagons additionnels.

Sur la voie principale, entre Fairview et l'avenue Young, on a terminé le régalage ainsi que tous les autres travaux, et le service a été inauguré.

Entre l'avenue Young et le port d'Halifax, on a terminé tous les travaux d'excavation sur la voie principale et des bases inférieures de la cour à marchandises projetée. On a posé plusieurs voies de garage pouvant recevoir quelque 400 wagons.

Brise-lames, Point-Pleasant.—Ce brise-lames a été terminé d'une manière satisfaisante.

Drainage.—On a terminé le drainage de la rue Prince-Arthur, du viaduc n° 290 et de la cour de Point-Pleasant. On a prolongé les viaducs de la cour des têtes de lignes et terminé en partie le drainage nécessaire aux stations 115 et 125. On a posé les égoûts des rues Coburg et Pleasant et 10 pour 100 de ceux de la rue Atlantique.

Maisons.—Lorsque nécessaire, on a transporté des maisons que l'on a placées sur de nouvelles fondations et réparées et changées suivant les besoins.

Ponts.—On construit douze ponts et viaducs en béton et en béton armé, dont deux arches en béton sont terminées. On complétera le reste aussitôt que les matériaux de construction seront arrivés.

Dragage—Bassin n° 1.— On a terminé le dragage pour les profondeurs de 30 pieds et de 35 pieds; celle de 45 pieds est draguée à 40.

Bassin n° 2.—La moitié nord est complétée jusqu'au niveau de 45 pieds et 80 pour 100 de la moitié sud est terminée ainsi que le dragage à l'est du débarcadère des passagers.

Fondations.—Le dragage pour les fondations est terminé, 201,403 verges cubes de matériaux ont été enlevées au cours de l'année; on a préparé 4,227 pieds linéaires de fondations. A l'exception d'environ 400 pieds linéaires, toutes les fondations des murs des quais sont prêtes à recevoir les piliers en béton.

Murs des quais.—On a construit quelque 2,000 pieds linéaires de murs allant jusqu'au sommet des travaux de blocs et 1,654 pieds linéaires des travaux en granit du

quai ont été posés à leur hauteur. On a déposé environ 100,000 verges cubes de matériaux de remplissage dans la jetée "A", et environ 30,000 verges cubes en arrière du débarcadère d'avant des passagers.

Environ 75 pour 100 du granit pour l'avant du quai a été préparé.

Travaux en béton.—Les blocs en béton qui suivent ont été faits: Enveloppes, 1,578; volume total du béton, 46,246 verges cubes; total du nombre de livres d'acier employé, 7,540,691; on a construit 199 poteaux clefs en béton et 580 piliers. Les poteaux clefs contiennent 1,184 verges cubes de béton et 591,000 livres d'acier.

Accommodation des vapeurs.—Au cours de l'hiver, on a utilisé trois endroits de mouillage pour les vapeurs d'une longueur respective de 500, 600 et 700 pieds. Deux de ces derniers sont pourvus de hangars temporaires de 440 et de 396 pieds de longueur et de 90 pieds de largeur.

Outillage.—L'outillage a été augmenté par l'achat d'une grue locomobile de 150 tonnes.

Malgré les difficultés du transport, l'année a été très prospère, 68 pour 100 de l'entreprise ayant été exécutée.

FONDATION ET VOIE.—Tableau des longueurs en milles.

——	Voie principale.	2e voie principale.	Voie de passage.	Autres voies de passage et de chargement.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Intercolonial	1,518·39	66·92	146·55	378·88
Ile du Prince-Edouard	275·20	....	7·95	25·93
Transcontinental national	1,811·28	9·29	130·20	203·72
Grand-Tronc-Pacifique (lignes louées)	191·75	....	20·69	42·07
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·05	....	·93	3·37
International	111·30	....	1·13	4·29
Québec et Lac Saint-Jean	119·87	....	3·37	4·63
Total	4,063·84	76·21	310·82	662·89

NOMBRE de milles de rails de divers poids.

Poids.	Intercolonial.	Transcontinental.	Chemin de fer de l'I. du P.-E.	Ch. de fer du N.-B. et de l'I. du P.-E.	International	Ch. de fer Vale	Ch. de fer G.-T.-P.	Québec et Lac St-Jean.
50 liv.	4·40	....	3·6	....	....	....	....	....
52 "	....	....	95·1	....	....	....	....	....
56 "	19·48	3·50	40·1	15·69	14·1	3·35	....	....
58 "	....	....	134·2	....	....	....	....	....
60 "	....	....	....	....	52·8	....	....	....
67 "	231·31	1·16	1·6		44·4	2·0	....	....
70 "	19·75	....	....	....	....	....	....	....
72 "	....	....	....	....	....	....	4·34	....
75 "	....	....	....	....	....	....	6·00	....
80 "	1,037·13	1,819·19	0·6	20·36	....	....	181·41	119·87
85 "	273·24	....	....	....	....	....	....	....

Renouvellement et pose de rails.—On a posé des rails de 85 livres sur une longueur de 81½ milles sur la voie principale de l'Intercolonial et renouvelé par des rails de 80 livres une distance de 8·96 milles; on a remplacé les rails sur une longueur de 3·59 milles sur les embranchements de la voie principale par des rails de 67 livres qui avaient déjà servi, et trois dixièmes de mille par des rails de 80 livres.

Chemin de fer du N.-B. et de l'I du P.-E.—On a remplacé des rails de 56 livres et de 67 livres sur une longueur de 11·12 milles par des rails de 80 livres.

Le chemin de fer de Vale a reçu des rails de 67 livres sur une distance de 2 milles.

Grand-Tronc-Pacifique.—La voie principale a été renouvelée sur une distance de 4·53 milles par des rails de 80 livres.

TRAVERSES remplacées, balastage, nouvelles voies latérales, fossés, etc.

Chemins de fer.	Trav. rempla-cées.	Ballas-tage.	Fossés.	Elargis-sement du remblai.	Drain en tuiles.	Protec-tion du remblai et des tran-chées.	Nouvelles voies latérales.	
							De pas-sage et de com-merce.	Privées.
	Nombre.	Milles.	Milles.	Milles.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.
Intercolonial.	497,019	178·39	72·76	66·99	2,600	2,500	100,756	27,054
Ile du Prince-Edouard.	21,715	9·2	5·50	. . . .	. . . .	700	. . . .	856
Transcontinental National.	558,842	61·5	39·34	0·73	11,876	Several points.	6,158	48,529
N.-B. et Ile du Prince-Edouard.	9,840	12·0	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	115
International	35,619	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	2,731
Vale Ry.	2,112	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	7,011
G.-T.-Pac. (lignes louées).	51,384	10·0	0·75	. . . .	. . . .	. . . .	2,240	795
	1,176,531	271·09	109·35	67·72	14,476	3,200	109,154	87,091

L'état ci-dessus ne comprend pas le nettoyage de 20 milles de fossés et la construction de 1,502 pieds de voie sur des embranchements privés du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

Chemin de fer Intercolonial.—Sur toute la longueur de cette voie ferrée, on a accordé l'attention nécessaire à l'approvisionnement d'eau de manière à le maintenir en bon état. On a réparé les réservoirs et les conduites lorsque nécessaire. On a installé un réservoir de 40,000 gallons à Sydney-Nord et une pompe à essence de 15 chevaux-vapeur au réservoir de Newcastle. On a installé un compteur hydraulique à Lévis et une pompe à vapeur Warren de 4 pouces à Saint-Pascal.

Chemin de fer Transcontinental national.—On a installé une pompe à vapeur et un réservoir de 5,000 gallons près du Cap-Rouge, Qué. A Transcona, on a posé 1,000 pieds de conduite en fonte de 6 pouces conduisant au nouvel entrepôt. Le réservoir de 50,000 gallons de Glendyne, détruit par le feu, a été remplacé en enlevant le réservoir de la cour du Transcontinental national à Moncton pour le placer au premier endroit. On a fait les autres réparations et changements au luminaire.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.—On a posé un tuyau en fonte de 4 pouces, d'une longueur de 1,300 pieds, et conduisant à la cour à wagons et de réparages à Mission.

ÉDIFICES.

Chemin de fer Intercolonial.—On a exécuté les travaux nécessaires d'agrandissement et de changement, les réparations, et peinturé les édifices, gares et hangars.

A la Rivière-du-Loup, on a fait les réparations générales et peinturé l'usine de force motrice, la remise à locomotives, l'atelier et les magasins.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.—On a renouvelé les planches des hangars à charbon à Charlottetown et reconstruit la partie des magasins détruite par le feu. D'autres petites réparations ont été exécutées.

Chemin de fer Transcontinental national.—On a construit quatre remises à outils de section et sept stations d'abri. On a reconstruit les gares détruites par le feu à Casey et Saint-Anselme et construit une gare portative aux chutes Smooth-Rocks, Ont.

Le contrat a été donné pour la construction de cinq cottages à Cochrane et de cinq autres à Grant. Ceux de Cochrane sont presque terminés.

Un élévateur à grains temporaire en bois, 46 par 32 pieds, avec les machines nécessaires pour le nettoyage, a été érigé à Transcona.

Les machines de cet élévateur seront installées dans l'élévateur de 1,000,000 de boisseaux actuellement en cours de construction et prêt d'être terminé.

Des crémaillères à rails réglementaires en béton ont été construites à tous les intervalles d'un mille dans les districts 2 et 3.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.—Les dépenses de réparations et d'entretien ont été faites à tous les bâtiments qui en avaient besoin.

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNES.

Chemin de fer Intercolonial.—On a pourvu à l'augmentation de 230 wagons en posant 12,900 pieds linéaires de voies de garage au parc de Ste-Rosalie, et à l'installation d'une nouvelle grue à charbon et d'un compresseur à air. Des réparations et des améliorations ont été aussi faites à la Rivière-du-Loup et à Jonction-Chaudière où on a augmenté de 580 wagons en posant 27,900 pieds linéaires de voies de garage, et des réparations et améliorations d'un caractère général ont été aussi entreprises à ces endroits.

Moncton: On a augmenté l'équipement de 316 wagons par le posage de 15,840 pieds linéaires de voie de garage et on a prolongé de 1,000 pieds la voie d'entreposage. Une glacière de 528 tonnes a été érigée près des nouveaux ateliers. On a de plus procédé à plusieurs travaux de réparations et d'améliorations aux réseaux d'éclairage électrique et de téléphone.

Saint-Jean: On a procédé au dragage de deux bassins le long du grand quai de manière à obtenir une profondeur de 30 pieds à marée basse. Le contrat a été adjugé pour la construction d'un élévateur de 500,000 boisseaux en béton armé et les travaux de construction sont commencés. L'appareil de chauffage de la gare a été réparé et l'éclairage électrique de la cour de remisage a été augmenté. On a construit un hangar temporaire pour la farine.

On a aussi procédé à des travaux peu importants de réparations et d'améliorations à la Pointe du Chêne, Pointe Tupper, Mulgrave et Stellarton.

Truro: On a posé 14,500 pieds linéaires de voie de garage (282 wagons) et des réparations générales ont été faites aux installations pour le déchargement de la houille et le chauffage.

Halifax: L'ancienne jetée n° 2 endommagée par l'incendie de 1916 a été reconstruite sur les côtés nord et sud donnant de l'accommodation pour deux voies. Des réparations générales ont été faites à l'usine de force-motrice, le bâtiment des machi-

nes, les appareils pour le chauffage et le nettoyage des wagons, les hangars à marchandises et à bestiaux, etc., aux couloirs à charbon et 6 jetées.

Dartmouth: La compagnie a installé ses propres téléphones dans trois gares.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.—Summerside: Les quais endommagés par la tempête ont été refaits. On a aussi reconstruit le quai de Georgetown endommagé par la glace.

Chemin de fer Transcontinental national.—Des additions et des améliorations constantes se poursuivent sur cette ligne et en voici un résumé:

Ateliers de Leonard: Installation de deux pompes d'alimentation pour chaudières et d'un appareil de chauffage pour l'eau d'alimentation.

Bridge: Un grand nombre des machines venant des ateliers de Transcona ont été installées ici. Elles comprennent trois tours, une grue, une machine à fileter, une machine à fraiser et autres machines. On a fait l'installation de six bouches d'incendie, soit 1,250 pieds.

Cochrane: Les facilités pour les réparations des wagons ont été améliorées. Construction d'une voie de garage pour une grue auxiliaire. Construction de traverses et de voies pour le déchargement du charbon. Augmentation du système de protection contre le feu.

A Hearst, Grant, Armstrong, Fitzpatrick, Parent, Doucet et O'Brien: Augmentation du système de protection contre le feu par l'installation de plusieurs bouches d'incendie et de plusieurs milliers de pieds de boyaux.

Graham: Construction de fondations en béton pour remplacer les fondations en bois sous cinq des machines de l'atelier des machines.

Redditt: Construction d'une ligne de traverse pour épargner du temps en changeant les locomotives en destination de l'est. Construction d'une voie de garage pour le charbon du côté sud du couloir à charbon. Installation d'un générateur électrique actionné par la gazoline.

Transcona: Les travaux à l'élévateur de 1,000,000 de boisseaux sont terminés dans la proportion de 25 pour 100; et 2,100 pieds de voie ferrée et un tuyau de 6 pouces pour l'approvisionnement d'eau ont été installés pour les fins de cet élévateur.

Le système d'éclairage électrique, le système à air comprimé et les conduits à vapeur allant à la cour de remisage des wagons à voyageurs ont tous été réparés et améliorés.

Moncton (ch. de fer T.N.): Un générateur de 50 k.w. et un tableau de distribution y ont été installés: ils provenaient d'Edmonton où on a pris des arrangements pour obtenir le courant électrique d'une source extérieure.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.—Cap Tormentine: On a commencé les travaux d'accommodation pour recevoir le trafic de l'Ile du Prince-Edouard quand le service des bateaux-passeurs à wagons sera en activité.

Grand-Tronc-Pacifique.—Aux têtes de lignes de Mission, une voie pour le remisage des wagons de 1,000 pieds de longueur, avec un service d'eau pour fournir l'eau et pour les fins de nettoyage aux wagons, a été construite. On a construit cinq voies d'entreposage pour wagons (586 pieds).

LEVÉS.

Des levés et des profils de voie ferrée ont été complétés sur la D.S. de Dartmouth, du chemin de fer Intercolonial, sur une distance de 67 milles et aussi sur une distance

de 3·48 milles en d'autres endroits; des arpentages ont été aussi faits couvrant quarante-deux gares, terrains et cours ainsi que 398 ponts.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.—Cent quatre-vingt-un milles de chemin ont été arpentés de nouveau, 8 milles de profils de voie complétés ainsi que les plans des terrains pour deux gares.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.—On a arpenté de nouveau les terrains pour douze gares et trois cours.

CINTRAGE DES RAILS.

On a procédé de nouveau au cintrage des rails et vérifié l'infléchissement des courbes sur une distance de 134 milles sur le chemin de fer Intercolonial et de 18 milles sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

CLÔTURES NOUVELLES.

Chemin de fer Intercolonial.—Quarante-neuf milles de nouvelle clôture métallique.

Chemin de fer Transcontinental national.—Nouvelle clôture métallique de 5·68 milles de longueur, et 9·49 milles de paraneige.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.—Quinze milles de nouvelles clôture métallique.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.—Quarante-six milles de nouvelle clôture.

DOMMAGES.

Il n'y a pas eu de dommages très considérables causés soit par les inondations, soit par le feu. Les dommages dus aux affouillements récents ont été vite réparés afin de retarder le trafic le moins possible.

PONTS ET PONCEAUX.

Les ponts et ponceaux des chemins de fer sont, d'une manière systématique, réparés, renforcés, ou renouvelés quand cela est nécessaire, en utilisant dans la plupart des cas pour les nouvelles constructions l'acier et le béton; 109 ponceaux du chemin de fer Intercolonial ont été remplacés, 12,313 pieds de ponceau tubulaire ayant été faits par les équipes de la compagnie. Au mille 60 de la D.S. de Winnipeg on a remplacé et rempli un viaduc en bois de 792 pieds par un ponceau tubulaire de 36 pouces.

DIVERS.

On a installé une nouvelle plaque tournante à Boiestown, chemin de fer Intercolonial. Les cendriers à Sainte-Rosalie et Jonction Chaudière et de la cour Island

ont été agrandis. Une nouvelle pesée sur rails a été installée à Denmark, et d'autres à Jonction-Harvey, La Tuque et St-Léonard, sur le Transcontinental. On a augmenté ou amélioré le système d'éclairage électrique où cela a paru nécessaire.

SIGNAUX ET ENCLENCHEMENT.

On a installé un système d'enclenchement mécanique pour la protection de la travée tournante du pont Grand-Narrows et un autre à jonction Ashton, chemin de fer Intercolonial. On a installé cinquante-trois signaux à deux positions du type réglementaire pour manœuvre des trains et tous les autres signaux et toutes les autres traverses ont reçu les soins nécessaires pour les maintenir en bonne condition.

BATEAUX-PASSEURS POUR WAGONS.

Ces bateaux n'ont subi que de légères réparations ou altérations telles que réparations des systèmes de chauffage ou d'hygiène. Le pont du bateau à vapeur *Scotia No. 1* a été avancé pour assurer un meilleur contrôle du bateau. On a réparé les machines du bateau *Scotia No. 2.*

RAPPORT DE G. R. JOUGHINS, SURINTENDANT DU MATÉRIEL ROULANT.

Compte de renouvellement du matériel:
- 62 locomotives dont 55 neuves et 7 de seconde main.

Compte du fonds de revenu consolidé du T. N.:
- 51 locomotives dont 30 nouvelles et 21 de seconde main.

Voitures à voyageurs—Renouvellement du matériel:
- 18 wagons-lits dont 8 neufs et 10 de seconde main;
- 2 wagons-salons, de seconde main;
- 2 wagons-buffets, de seconde main;
- 3 wagons à colons, de seconde main;
- 2 voitures à voyageurs de première classe, de seconde main;
- 4 wagons-poste, 2 neufs et 2 de seconde main;
- 1 fourgon à bagages, de seconde main;
- 10 wagons-hôpital, de seconde main; soit un total de 42.

Compte du fonds de revenu consolidé du T. N.:
- 6 wagons-lits;
- 6 wagons-buffets;
- 7 wagons à colons;
- 3 voitures de première classe;
- 4 voitures de seconde classe;
- 4 voitures de seconde classe;
- 5 fourgons à bagages: tous de seconde main; soit un total de 31.

Wagons à marchandises—Renouvellement du matériel:
- 108 wagons convertibles Hart, de seconde main;
- 1 réservoir à gaz et wagon, neuf.

Compte du fonds de revenu consolidé du T. N.:
- 200 wagons-écurie, neufs;
- 537 wagons fermés de 50 tonnes avec charpente en acier, neufs;
- 239 wagons convertibles Hart, de seconde main;
- 131 wagons plates-formes, de seconde main;
- 58 wagons fermés, de seconde main;
- 3 wagons-gondoles, de seconde main;
- 2 wagons à houille en acier, de seconde main.

Matériel de construction—Renouvellement du matériel:
- 10 chasse-neige tout en acier, neufs;
- 1 déch. de rails, neuf;
- 2 charrues à gravier latérale, neuves;
- 2 pelles à vapeur, de seconde main;
- 1 déch. Lidgerwood, de seconde main;
- 1 charrue à gravier centrale, de seconde main.

Compte du fonds de revenu consolidé:
- 10 chasse-neige en acier, neufs;
- 2 grues de secours, neufs;
- 3 charrues latérales, neuves;
- 2 déch. de rails, neufs.
- 1 charrue à gravier centrale, de seconde main;
- 4 charrues à gravier, de seconde main;
- 3 distrib. Rodger, de seconde main;
- 3 distrib. Jordan, de seconde main;
- 7 pelles à vapeur, de seconde main;
- 1 machine pour le posage des rails, de seconde main;
- 1 charrue à rotation, de seconde main;
- 1 grue de secours, de seconde main;
- 1 grue de locomotive à vapeur, de seconde main.

Sommaire général des travaux exécutés aux ateliers des chemins de fer de l'Etat pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917:—

Division des locomotives:
- 325 locomotives réparées.
- 28 locomotives converties en surchauf., pelles à vapeur, excavateurs, décharg., march. à enfonc. des pilotis, grues, et réparations courantes aux autres machines.

Division des wagons:
- 50 wagons plates-formes neufs construits à Moncton.
- 10 wagons de secours construits à Moncton.
- 2 décharg. de rails const. à Moncton.
- 255 autres wagons reconstruits ou changés de destination. Réparations courantes à nombre de voitures à voyageurs et wagons de toutes sortes réparés pour le trafic.
- 744 wagons à marchandises ont été munis d'appareils de sûreté.

Une équipe d'environ deux mille hommes est employée pour tenir le matériel roulant dans des conditions convenables pour l'exploitation.

CHEMINS DE FER DU CANADA.

LIGNES DE L'EST ET DE L'OUEST.—Tableau indiquant le nombre des locomotives et diverses classes de wagons sur la ligne le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917.

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.														Wagons à marchandises.													
		Wagons-lits.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	Wagons à colons.	A voyageurs, 1ère classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons-hôpital.	Wagons d'épreuve pour la vue.	Wagons couverts, à bagages.	Wagon d'instruc., frein à air.	Wagons automobiles à vap.	Total des voitures à voyageurs.	Wagons fermés.	Wagons-glacières.	Wagons plates-formes.	Wagons à bois à pâte.	Wagons réservoirs.	Wagons à clapets.	Wagons-gondoles.	Wagons à houille (20 tonnes).	Wagons-bascules à caures d'acier (Hart Otis).	Wagons-écurie.	Wagons-bascules convertibles (Hart).	Wagons auxiliaires.	Fourgons.	Total des wagons à marchandises.
Disponibles, prop. au serv. et en répar. le 31 mars 1915.	433	66	10	21	65	169	96	36	75	..	..	26	1	1	566	9913	190	2742	48	54	494	4	169	526	168	300	4	171	14783
A remplacer le 31 mars 1916.. ...	1	..	..	..		....	....	..	..	..	..	..	..	..	....	186	8	497	4	1	146	1	207	....	17	....	..	13	1080
Total du matériel le 31 mars 1916..	434	66	10	21	65	169	96	36	75	..	..	26	1	1	566	10099	198	3239	52	55	640	5	376	526	185	300	4	184	15863
Achetés au cours de l'année au compte du renouvellement — Neufs	55	8	..	..	..	....	....	2	..	..	..	..	..	..	....	.....	....	50	....	1	....	..	....	....	....	....	..	....	.....
— Sec. main	7	10	2	2	3	2	....	2	1	10	..	..	..	..	42	.....	....	....	....	..	....	..	....	....	....	108	..	....	159
Achetés au compte du revenu consolidé — Neufs	30				..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	....	537	....	....	....	..	....	..	....	....	200	....	..	....	.....
— Sec. main	21	6	.	6	7	3	4	..	5	..	..	..	..	..	31	58	....	131	..	..	....	3	....	2	....	239	..	6	1176
Refait au compte du revenu consolidé en fourgons 65 wagons fermés, en wag. à approv. de magasin 1.	....	..	..	..	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	....	*66*	..	....	....	..	....	..	....	....	....	....	..	66	....
Refait au compte du renouvellement en fourgons 25 wagons fermés	....	..	..	..	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	...	*25*	....	....	....	..	....	..	....	....	....	....	..	25	.....
Converti aux ateliers: 11 wag. ferm. en w.-cuis. 10 en w. de chant., 175 en w. à bois à pâte, 7 en w. de rép.	....	..	..	..	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	....	..	....	....	175	..	....	..	....	....	....	....	..	...	175
Total 203	...	..	..	..	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	....	*203*	....	....	....	..	....	..	....	....	....	....	..	....	*2 3*
49 wagons plates-formes en wagons-cendriers	....	..	..	..	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	....	.....	....	*49*	....	..	....	..	....	....	....	....	..	....	*49*
Conv. à l'atelier: 1 voit. à voy. en w. d'épr. p. la vue	....	..	..	..	..	*1*	....	..	..	..	1	..	..	..	....	.....	....	....	....	..	....	..	....	....	....	....	..	....	.....
Wag.-lits en fourg. à bag. 2, w.-salons en w. à bag. 2.	....	*2*	*2*	..	..	....	....	..	4	..	..	..	..	..	....	.....	....	....	....	..	....	..	....	....	....	....	..	....	.....
*Total du matériel le 31 mars 1917	547	88	10	29	75	173	100	40	85	10	1	26	1	1	639	10400	198	3371	227	56	640	8	376	528	385	647	4	281	17121

A remplacer au 31 mars 1916, tel qu'indiqué ci-dessus.	1	..	..	..	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	...	186	8	497	4	1	146	1	207	....	17	....	..	13	1086
Condamnés et détr. pend. l'ann. finiss. le 31 mars 1917.	....	.	..	..	..	2	2	.	1	..	..	..	..	..	5	278	1	69	1	..	42	4	1	...	2	....	.	8	400
Total, condamnés et détruits au 31 mars 1917.. ...	1	..	..	..	..	2	2	..	1	..	..	..	..	..	5	464	9	566	5	1	188	5	208	....	19	...	..	21	1486
Achetés au compte du renouvellement pour remplacer, tel qu'indiqué ci-dessus.	1	..	..	..	..	2	2	..	1	..	..	..	..	..	5	......	....	....	....	..	108	..	....	...	...	...	..	..	108
Refaits à neuf et convertis à Moncton, tel que ci-dessus.	....	..	..	..	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	....	......	...	175	....	..	...	..	....	....	....	....	..	21	196
Total à remplacer au 31 mars 1917	...	..	..	..	..	....	....	..	..	.	.	..	..	.	...	464	9	391	5	1	80	5	208	....	19	...	..	....	1182
Ajouter ceux en service et en réparations..........	547	88	10	29	75	173	100	40	85	10	1	26	1	1	639	*9936	189	2980	222	55	560	3	168	528	366	647	4	281	15939
Total, du matér. roul. au 31 mars 1917, tel que ci-dess.	547	88	10	29	75	173	100	40	85	10	1	26	1	1	639	10400	198	3371	227	56	640	8	376	528	385	647	4	281	17121

* Les chiffres en italiques indiquent le nombre de wagons dont on a changé la destination.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT—*Fin.*

TABLEAU indiquant le nombre des locomotives et diverses classes de wagons sur la ligne le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917—*Fin.*

	Wagons de construction.																															
	Wagons auxiliaires.	Wag. à approv. de magasins.	Wagons à gaz Pintsch.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double-voie.	Chasse-neige double.	Chasse-neige tout en acier.	*Flangers.*	Grue à vapeur	W. dist. de gravier—Rogers.	Régaleur de ballast.	Charrue à gravier centrale.	Charrue à gravier latérale.	Charrue p. déch. le gravier.	Wag. dist. de gravier à ailer.	Malaxeurs de béton.	Machine à jet de sable.	Wagons de forage.	Excavateurs.	Treuils à vapeur.	Treuils à main.	Machines portatives p. scier et perforer les rails.	Instr. p. enfoncer les pilotis.	D'arpentage et d'inspection.	Déch. de rails	Wagons-secours.	Wagons-cuisine.	Pelles à vapeur.	Pour le posage de rails.	Wagons à cendres.	Total d. wagons de corvés.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1916	23	1	2	47	27	2	2	1	..	54	22	2	1	7	5	4	1	4	1	1	1	1	7	1	2	16	2	71	62	3	..	..	373
A remplacer le 31 mars 1916	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	....	1	..	..	5
Total du matériel le 31 mars 1916	23	1	2	51	27	2	2	1	.	54	22	2	1	7	5	4	1	4	1	1	1	1	7	1	2	16	2	71	62	4	..	..	378
Achetés au cours de l'exercice au compte du renouvellement — Neufs	..	..	..	..	..	..	..	..	10	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	1	..	....	..	..	..	...
Achetés au cours de l'exercice au compte du renouvellement — Usagés	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	2	1	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	....	2	..	..	17
Achetés au compte du revenu consolidé — Neufs	..	1	..	..	..	..	..	..	10	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	2	..	....	..	..	..	...
Achetés au compte du revenu consolidé — Usagés	..	..	..	2	..	..	1	..	..	..	1	5	..	5	7	6	..	1	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	59	7	1	..	108
Refait, au compte du revenu consolidé, en fourgons 25 wagons fermés; en wag. à approv. de magasins, 1	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	....	..	..	..	1
Refait, au compte du renouvell. du matériel, 25 wag. fermés en fourg.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	11	..	..	..	11
Convertis aux ateliers : 11 wagons fermés en wagons-cuisines, 10 en wag. de chantier, 175 en wagons à bois à pâté, 7 en wag. de réparations	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	11	..	..	....	..	..	..	11
Total, 203	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	....	..	..	..	....
Wagons plates-formes en wagons à cendres, 49	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	....	..	..	49	49
Converti à l'atelier, voiture à voyageurs en wagons d'épreuve p. la vue, 1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	....	..	..	..	....
Wagons-lits en fourg. à bagage, 2, wagons-salon en fourg. à bagage 2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	....	..	..	..	....
Total du matériel le 31 mars 1917	23	3	2	53	27	2	3	1	20	54	23	7	1	13	14	11	1	5	1	1	1	1	7	1	2	27	5	71	132	13	1	49	575

A remplacer le 31 mars 1916, comme ci-dessus				4																										1			5
Condamnés et détruits au cours de l'année finissant le 31 mars 1917										1																							1
Condamnés et détruits jusqu'au 31 mars 1917, total				4						1																				1			6
Achetés au compte du renouvellement pour rempl., comme ci-dessus				4																													4
Refaits et reconstruits comme ci-dessus		2																															2
A remplacer le 31 mars 1917, total		1								1																							2
Plus le matériel en service et en réparation	23	3	2	53	27	2	3	1	20	53	23	7	1	13	14	11	1	5	1	1	1	1	7	1	2	27	5	71	132	12	1	49	573
Total du matériel le 31 mars 1917	23	4	2	53	27	2	3	1	20	54	23	7	1	13	14	11	1	5	1	1	1	1	7	1	2	27	5	71	132	12	1	49	575

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917.

		Voitures à voyageurs.							Wagons à marchandises.									Wagons de constructions.			
	Locomotives.	1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage, combinés.	Poste.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Total des voitures à voyageurs.	Wagons fermés.	Wagons frigorifiques.	Wagons-écuries.	Wagons-réservoirs.	Wagons convertibles	Wagons à houille.	Wagons plates-formes.	Fourgons.	Wagons à marchandises.	Chasse-neige.	Flangers.	Excavateur.	Total des wagons de construction.
Disponibles, en état de service et en réparations, 31 mars 1916	22	18	9	5	4	3	6	45	308	3	28	1	15	11	150	3	519	9	8	1	18
A remplacer le 31 mars 1916	9	5	4	2	....	1	2	14	5	....	....	....	....	1	4	1	11	2	....	....	2
Total du matériel, 31 mars 1916	31	23	13	7	4	4	8	59	313	3	28	1	15	12	154	4	530	11	8	1	20
A remplacer le 31 mars 1916 tel qu'indiqué ci-dessus	9	5	4	2	....	1	2	14	5	....	....	....	....	1	4	1	11	2	....	....	2
Condamnés dans le cours de l'exercice 1917	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, condamnés le 31 mars 1917	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Reconstruits au cours de l'exercice	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
A remplacer le 31 mars 1917	9	5	4	2	....	1	2	14	5	....	....	....	....	1	4	1	11	2	....	....	2
Ajoutez, comme étant de service et en réparations	22	18	9	5	4	3	6	45	308	3	28	1	15	11	150	3	519	9	8	1	18
Total du matériel, 31 mars 1917	31	23	13	7	4	4	8	59	313	3	28	1	15	12	154	4	530	11	8	1	20

RAPPORT DE J. E. LONG, INGENIEUR DE PROTECTION.

On a tenu des assemblées à différents endroits situés sur le chemin de fer, ce qui a eu pour résultat de conserver l'intérêt que portent les employés aux mesures de précautions contre les accidents. On s'occupe avec promptitude de remédier aux conditions et aux pratiques dangereuses.

Le grave danger qu'offre la négligence dans l'accomplissement de leurs fonctions a été démontré à plus de 10,000 employés au moyen de vues cinématographiques à tous les endroits importants. Les résultats ont été des plus satisfaisants.

Les rapports font voir qu'il y a eu durant l'année seulement treize employés tués et 629 blessés. Il n'y a pas eu de passagers tués, et il n'y en a eu que vingt et un blessés.

On continue la publication d'un bulletin hebdomadaire renfermant un grand nombre de conseils pour augmenter les mesures de précaution.

ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

ETAT des recettes et des déboursés durant l'exercice clos le 31 mars 1917.

Solde créditeur le 30 juin 1916	$ 56,890 59
Le total des recettes provenant de toutes sources ont été de	135,671 05
	$ 192,561 64
Le total des déboursés a été de	129,914 22
Laissant un solde créditeur de	$ 62,647 42
Moins le montant brut des obligations en souffrance	10,250 00
Surplus net le 30 juin 1917	$ 52,397 42

Fonds de maladie et d'accident.

Les dépenses pour ce fonds pendant le dernier exercice ont été de $51,924.42, et au cours de cet exercice on voit qu'elles sont $53,556.97, augmentation de $1,632.55. Ce fonds accuse un solde créditeur de $39,085.82 le 30 juin 1917.

Fonds d'accident des employés temporaires.

On voit que les dépenses à même ce fonds durant l'exercice ont été de	$ 18,293 50

Fonds de décès et d'incapacité totale.

Cet état fait voir que cent vingt-quatre réclamations de décès et d'incapacité totale ont été payées au cours de l'exercice.

Quatre-vingt-sept réclamations de décès dues à des causes naturelles faisant un total de	$ 36,750 00
Quatorze réclamations de décès provenant de blessures accidentelles, formant un total de	4,250 00
Dix-sept réclamations de décès causés par la guerre, formant un total de	6,500 00
	$ 47,500 00
Six réclamations d'incapacité, formant un total de	4,500 00
	$ 52,000 00
Le montant payé durant le dernier exercice à même ce fonds, a été de	53,000 00

Certifié exact,

C. B. TRITES,
Secrétaire.

W. P. SEARS,
Vérificateur.

ETAT indiquant le montant porté au crédit de l'association de secours et d'assurance des employés des chemins de fer de l'Etat durant l'exercice clos le 30 juin 1917.

Primes perçues d'après les pièces justificatives des chemins de fer	$ 112,418 23
Contribution annuelle des chemins de fer de l'Etat	738 59
Primes en espèces des chemins de fer de l'Etat	10 98
Total	$ 126,501 12

FONDS DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT des recettes et des déboursés durant l'exercice clos le 31 mars 1917.

	$ c.	$ c.
Solde créditeur du fonds le 31 mars 1916	... .	348,502 74
Les contributions versées par les employés durant l'exercice étant de un et demi pour cent de leur salaire mensuel ont été de	163,141 28	
Les contributions versées par les chemins de fer de l'Etat ont été de	100,000 00	
		263,141 28
Montants reçus pour remboursements, etc	....	973 83
Intérêt accru (à trois pour cent)	....	9,555 18
		622,173 03
Le montant versé par les employés accuse un surplus de $63,141.28 sur celui versé par les chemins de fer.		
En consultant l'article n° 4 de la Loi du fonds de prévoyance, on remarque que la somme maximum que les chemins de fer ont l'autorisation de souscrire au fonds au cours d'un exercice ne doit pas dépasser $100,000.		
Les dépenses ont été :		
Pour les allocations de retraite	257,888 52	
Pour les contributions remboursées dans les cas d'employés décédés	5,620 69	
" " " qui avaient été déduites par erreur	3,276 82	
" " " aux employés renvoyés, etc	744 91	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc	2,744 00	
" " " employés se retirant du service	103 50	
Pour les frais d'élections	888 69	
Pour les salaires et les frais de voyage, bureau de secrétaire et proportion du salaire du médecin chef	6,293 63	
Pour les membres de la commission—Perte de temps et frais de voyage	8 16	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc, etc	1,050 39	
		278,619 31
Solde créditeur du fonds le 31 mars 1917	....	343,553 72
On remarquera par l'état ci-dessus des recettes et des dépenses que le montant des contributions reçues des chemins de fer et des employés durant l'année a été de	263,141 28	
Et les dépenses ont été de	278,619 31	
Indiquant un excédent des dépenses sur les recettes de	15,478 03	
Le surplus brut y compris l'intérêt au crédit du fonds le 31 mars 1917 était de	....	343,553 72

C. A. HAYES, *président*. C. B. TRITES, *secrétaire*.

RAPPORT DU CONTRÔLEUR ET DU TRÉSORIER.

1916.	Dt	$ c.	$ c.	1916.	Av.	$ c.
	Chemin de fer Intercolonial					
31 mars	Coût du ch. de f. Intercolonial jusqu'au 31 mars '16	....	115,766,560 24	31 mars	Dominion du Canada, ch. de f. Intercol..	115,766,560 24
	Grappins et coussinets	17,777 71			Dominion du Canada, c. de f. île P.-E.	10,841,372 44
	Embranchement—Sunny Brae à Mulgrave	867 90			Dominion du Canada, ch. de f. N.-B. et île P.-E.	224,211 28
	Renforcement des ponts	235,222 30			Dominion du Canada, c. de f. Interna.	3,937 47
	Embranchement de Dartmouth à Deans	112,235 87				
	Halifax—bassins et quais	46,000 00				
	Halifax—nouvelles facilités de tête de ligne	3,591,563 66				
	Installation du "block system" se rattachant à l'exploitation de la voie	3,734 03				
	Amélioration à Lévis	3,368 82				
	Moncton—Usines de locomotives et de wagons avec équipement	25,519 27				
	Moncton—élimination des passages à niveaux	9,398 72				
	Construction originelle	28,214 52				
	Passages à niveau de ferme et ponceaux perm.	2,623 25				
	Usines de force motrice—Aug. des facilités	1,000 00				
	Appareils de sûreté pour l'équipement	23,315 52				
	St-Jean—voie de raccord. à Courtenay-Bay	52,146 14				
	Relevés et inspections	18,926 22				
	Agrandissement des installations et des facilités le long de la ligne	208,383 19				
	Payer la réclamation de M. E. Keefe, sur la rotonde à locomotives d'Halifax	11,172 52				
	Augmentation de l'approvisionnement d'eau	2,303 59				
	Élévateur à grain—St-Jean	59,273 46				
	Achat du vapeur—"Northumberland"	54,000 00				
		4,507,046 69				
	Av.					
	Mulgrave—pour un bac à wagons dépenses de l'année précédente... $16,294 13					
	Halifax—Agrand. des installations 280 00					
		16,574 13				
			4,490,472 56			
	Dt					
	Chemin de fer de l'île du Prince-Édouard.					
	Coût du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard jusqu'au 31 mars 1916	10,841,372 44				

Renforcement des ponts	$ 3,046 70					
Relevés et inspections	1,000 00					
Agrandissement des installations et des facilités le long de la ligne..	1,028 15					
Bac à wagons et raccordements nécessaires........	604,676 86	609,751 71	11,451,124 15			
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard.						
Coût du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du P.-E. jusqu'au 31 mars 1916....		224,211 28				
Elargissement de la voie égal à celle de l'Intercolonial..........		46,579 38	270,790 66			
Chemin de fer International.						
Coût du ch. de fer International, le 31 mars 1916.		3,937 47				
Elargissement de la voie égal à celle de l'Intercolonial..........		3,724 98	7,662 45			
Chemin de fer Transcontinental National.				1917.		
Elévateur à grains—têtes de lignes de Winnipeg..		279,949 83	279,949 83			
Revenu consolidé durant l'exercice.....		....	3,514,308 04	31 mars	Dominion du Canada	8,944,786 50
			135,780,867 93			135,780,867 93

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

RECETTES.

Frais d'exploitation.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entret. de la voie et des constructions.	4,727,351 83	Marchandises	16,839,658 74
Entretien de l'équipement	4,426,200 05	Voyageurs	6.705,080 28
Dépenses du trafic	418,425 03	Malles et messageries	1,066,502 98
Transport—par voie ferrée	13,227,794 53		
Transport—par eau	370,229 23		24,611,242 00
Exploitations diverses	316,661 94	Moins divers	1,142,243 01
Déboursés généraux	443,735 45		
Loyer des lignes en location	696,873 42		23,468,998 99
		Solde	1,158,272 49
	24,627,261 48		24,627,271 48

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

BILAN GÉNÉRAL.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Caisse	02	Dominion du Canada	6,311,368 39
Matériel général	4,818,102 74	Compte de la réfection du matériel.	1,661,208 89
Espèces en transit	49,343 29	Fonds de prévoyance du chemin de fer Intercolonial, et de l'île du Prince-Edouard	343,553 72
Pertes et domm. sur les march. ind.	31,071 05	Compte du renouvellem. des rails.	342,083 04
Marchandises non réclamées	3,522 64	Compte du renouvellement pour cause d'incendie	297,442 59
Compte indéterminé de l'auditeur	222,594 30	Compte des salaires non réclamés.	2,048 30
Receveur général, compte du fonds de prévoyance	1,899,989 53	Compte du fonds médical des employés	5,501 55
Receveur général, compte des salaires non-réclamés	4,514 36	Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et de l'équipement—matériel	18,672 95
Receveur général, compte du fonds médical	35,176 36	Fonds des apprentis	2,509 76
Receveur général, compte du fonds des apprentis	2,509 76	Compte indéterminé—Loyer des lignes en location	550,000 00
Matériel du commissaire	32,176 36	Marchandises en transit	71,776 62
Chefs de gare	495,514 05	Grand-livre des particuliers et des compagnies	109,927 93
Compte de l'emprunt de rails	89,342 24	Grand-livre des particuliers et des compagnies—indéterminé	29,499 64
Matériel du commissaire—restaurant de Moncton	405 46	Grand-livre du trafic	31,253 32
Matériel du commissaire—restaurant de Newcastle	317 59	Grand-livre du service des wagons.	10,255 20
Service de l'équip. des ch. de fer.	7,009 38	Grand-livre des loyers	166 74
Déboursés pour la voie et l'équipement—indéterminé chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	18,354 34		
Têtes de ligne océaniq. d'Halifax	375,589 78		
Grand-livre des particuliers et des compagnies	1,352,816 63		
Grand-livre des particuliers et des compagnies—indéterminé	54,396 61		
Grand-livre du trafic	212,754 41		
Grand-livre du service des wagons	19,517 41		
Grand-livre des loyers	6,743 19		
Avances	54,693 46		
	9,787,268 64		9,787,268 64

COMPTE DU MATÉRIEL.

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Balance le 31 mars 1916	....	2,348,359 20	Emissions dur. l'année term. le 31 mars 1917.	13,104,399 57	
Achats durant l'année terminée le 31 mars 1917	10,166,227 12		Vente de matériaux, combustible, etc.	358,383 71	
Frais d'autres départements	5,889,595 44		Vente de vieux matér.	332,688 53	
Main-d'œuvre	128,891 95				13,795,471 81
Borderaux de paie	80,500 84		Balance—		
		16,265,215 35	Matériel ordinaire y compris le combust.	4,071,207 71	
		18,613,574 55	Matériaux de ch. de fer p. la conf. de p., etc.	746,895 03	
					4,818,102 74
					18,613,574 55

ÉTAT DES ENCAISSEMENTS.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
Balance en caisse le 1er avril 1916		02	Montant déposé au crédit de l'honorable Receveur gén. du Canada dans le courant de l'année terminée le 31 mars 1917	31,036,533 99
Montants reçus durant l'année et crédités comme suit:—			Laissant en caisse, le 31 mars 1917, une balance comme suit	02
Chefs de gare	$19,222,288 90			
Gr.-liv. prop. au traf.	6,708,998 04			
Gr.-liv. du serv. d. w.	169,597 98			
Grand-liv. des part. et des compagnies.	4,384,526 59			
Grand-livre général.	517,795 49			
Grand-liv. des loyers	33,327 01			
		31,036,533 99		
		31,036,534 01		31,036,534 01

COMPTE DU RENOUVELLEMENT DES RAILS.

—	$ c.
Le 14 avril 1916 il y avait une balance au crédit du compte du renouvellement des rails	340,000 00
Il a été transféré du ch. de fer du N.-B. et de l'I.-P.-E. un montant au crédit du compte du renouvellement des rails	2,083 04
Laissant au crédit du compte du renouvellement des rails, le 31 mars 1917, une balance de	342,083 04

COMPTE DES RÉNOVATIONS APRÈS INCENDIE.

—	$ c.
Le 1er avril 1916 il y avait au crédit du compte du renouvellem. après incendie une balance de.	307,943 21
Durant l'année il a été imputé sur le montant ci-dessus	10,500 62
Laissant au compte du renouvellements après incendie, le 31 mars 1917, une balance de	297,442 59

COMPTE DE LA RÉFECTION DU MATÉRIEL.

—		Dt.	Av.
		$ c.	$ c.
Il y avait, le 1er avril 1916, au crédit du compte de la réfection du matériel une balance de		....	3,064,700 62
Durant l'année terminée le 31 mars 1917, il a été crédité au compte de la réfection du matériel à titre de frais d'amélioration		....	1,070,334 64
Argent comptant reçu de la vente de vieux matériel roulant		....	40,266 01
			4,175,301 27
Il a été imputé durant l'année sur le compte ci-dessus pour achat de matériel roulant:—			
10 locomotives, modèle Pacific		247,720 05	
10 locomotives Santa Fé		520,371 56	
20 locomotives Mikado, pour marchandises		776,545 00	
1 locomotive usagée		19,000 00	
1 locomotive, ce qui reste d'un contrat pour six de la "Canadian Allis-Chalmers, Ltd."		21,575 00	
Balance sur 15 locomotives, contrat de 1915-16		187,058 41	
Installations des surchauffeurs (superheaters) sur les locomotives		97,497 10	
Frais de transport sur les locomotives achetées en 1915-16		716 80	
Réparations des locomotives en transit achetées en 1915-16		341 50	
Outils pneumatiques pour les ateliers de Moncton		840 00	
7 wagons-lits en acier	$194,910 88		
2 wagons-poste	8,964 61		
		203,875 49	
12 wagons-lits usagés	18,000 00		
Réparations et modifications	18,240 14		
		36,240 14	
8 wagons-lits usagés	12,000 00		
Répar. et modifi. pour en convertir 6 en wagons-ambul.	15,150 93		
		27,150 93	
2 wagons-buffets usagés	14,000 00		
Réparations et modifications	1,354 72		
		15,354 72	
2 wagons-salons usagés	3,000 00		
Modifications	262 21		
		3,262 21	
1 wagon à march. et à courr., de 2de m.	2,000 00		
1 " " " "	2,000 00		
1 " " voyag. "	2,000 00		
Pour les convertir en wagons-buffets	1,475 68		
		7,475 68	
2 wagons à voyageurs, usagés	2,000 00		
Réparations et modifications	1,104 46		
		3,104 46	
2 voitures-touristes, usagées		3,713 46	
1 " " "		1,745 95	
Modifiations à 10 voitures-touristes usagées et à 8 wagons-lits achetés en 1315-16		13,500 00	
Lingerie pour 10 wagons-lits usagées		9,139 12	
Pour convertir 4 wagons-lits en wagons-ambulances		3,500 06	
Literie et fournitures pour wagons-lits convertir en wag.-ambul		1,427 41	
Pour changer du pétrol au gaz le système d'éclairage des wag.-poste		5,430 00	
Pour changer 3 wag.-commissariat en wag.-buff. et wag.-comm. comb.		1,228 70	
Fournitures pour ces wagons		236 00	
Frais de transport sur le matériel roulant usagé		1,163 26	
Frais de messagerie		6 50	
50 wagons plates-formes construits dans les ateliers de Moncton		12,409 82	
Pour convertir en wagons de queue 25 fourgons		23,322 83	
Pour munir 490 fourg. de tiges de traction et de tamp. de choc, en acier.		45,522 62	
Pour convertir des wagons à bascule centrale en wag. à bascule latérale.		800 87	
Outiller un vieux fourgon pour le service de l'électricité		94 60	
10 chasse-neige, en acier		67,873 59	
1 machine pour le chargement des rails		448 54	
1 réservoir à gaz avec wagon		5,100 00	

COMPTE DE LA RÉFECTION DU MATÉRIEL—*Fin.*

—		Dt.	Av.
		$ c.	$ c.
Matériel roulant acheté des compagnies O'Brien en 1915-16 pour le Transcontinental et transféré à l'Intercolonial:			
108 wagons Hart	$ 83,700 00		
1 appar. de décharg., capacité de 60 tonn. marq. Lidgerwood	4,300 00		
2 charrues de lest, à distribution latérale	1,200 00		
1 charrue de lest, à distribution centrale	600 00		
6 locomotives	45,000 00		
1 godet de 70 tonnes, marque Bucyrus	8,000 00		
1 godet de 60 tonnes, marque Marion	6,500 00		
		149,300 00	
			2,514,092 38
Laissant au crédit du compte de la réfection du matériel, le 31 mars 1917, une balance de		....	1,661,208 89

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU LOYER.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
31 mars 1917..	Loyer du ch. de fer du Nouveau - Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er août 1915 au 22 octobre 1915—82 jours—4% sur $170,000	1,527 67	31 mars 1917..	Dominion du Canada...	5,673 42
	Du 22 octobre 1915 au 3 mars 1916—4% sur $120,000	1,749 04			
	Du 3 mars 1916 au 1er novembre 1916— 4% sur $90,000	2,396 71			
		5,673 42			5,673 42

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMPTE DU LOYER.

1917.	Dt.	$ c.	1917.	Av.	$ c.
31 mars.	Loyer du ch. de fer International du Nouveau-Brunswick, du 1er février 1916 au 31 janvier 1917	90,000 00	31 mars	Dominion du Canada	90,000 00
		90,000 00			90,000 00

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL

COMPTE DU LOYER.

	$ c.
Montant payé au Grand-Tronc-Pacifique pour le loyer de l'embranchement du lac Supérieur, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917, inclusivement, à $50,000.00 par mois.......	600,000 00

CHEMIN DE FER VALE.

COMPTE DU LOYER.

1917.	Dt.	$ c.	1917.	Av.	$ c.
31 mars...	Montant payé à l'Acadia Coal Company, à titre de loyer de chemin de fer Vale, pour un an, depuis le 1er mai 1915 jusqu'au 30 avril 1916......	1,200 00	31 mars..	Dominion du Canada.......	1,200 00
		1,200 00			1,200 00

CHEMIN DE FER "ST. JOHN AND QUEBEC."—Compte des encaissements pour l'année terminée le 31 mars 1917.

Déboursés.	$ c.	Encaissements.	$ c.
Entretien de la voie et des édifices.....	31,237 01	Voyageurs..	28,733 00
Entretien du matériel.................	3,813 32	Marchandises	50,385 99
Trafic	3,007 57	Courrier et messageries..	1,614 27
Transport—voie ferrée.....	56,534 45		80,733 26
Généralités	3,708 07	Moins divers.........	9,973 64
			70,759 62
		Balance........	27,540 80
	98,300 42		98,300 42

CHEMIN DE FER "ST. JOHN AND QUEBEC."—Balance générale pour l'année terminée le 31 mars 1917.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Fournitures......................	104 33	Dominion du Canada......... ...	7,414 09
Numéraire en transit...............	65 23	Comptes indéterminés—rails..... ..	358 30
Marchandises en transit	70 53	Grand-livre de trafic :	
Comptes indéterminés par l'Auditeur.	25 37	Chemins de fer de l'Etat..........	6 11
Province du Nouveau-Brunswick	2,977 51	Grand-livre de l'inv. et de la caisse..	626 02
Agents de gare...........	2,334 51		
Grand-livre du trafic :			
Min. de la Milice et de la Défense.	10 26		
Co. indét. dans le grand-livre de l'inv. et de la caisse............	145 60		
Grand-livre de l'inv. et de la caisse	2,671 18		
	8,404 52		8,404 52

CHEMIN DE FER "ST. JOHN AND QUEBEC."—Etat des encaissements pour l'année terminée le 31 mars 1917.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
En caisse, 1er avril 1916		Aucune	Montants déposés au crédit de l'honorable Receveur général du Canada durant l'année terminée le 31 mars 1917	85,218 74
Chefs de gare	59,538 83			
Grand-livre du trafic	21,067 95			
Grand-livre des particuliers et des compagnies	4,436 96			
Grand-livre des loyers	175 00			
		85,218 74		
		85,218 74		85,218 74

CHEMIN DE FER "ST. JOHN AND QUEBEC"—Compte du matériel.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Balance, 31 mars 1916	68 26	Emissions au cours de l'année terminée le 31 mars 1917	1,285 82
Achats durant l'année terminée le 31 mars 1917	1,321 89	Balance, 31 mars 1917	104 33
	1,390 15		1,390 15

ANNEXE III.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE.

OTTAWA, le 1er avril 1917.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel touchant l'exercice terminé le 31 mars 1917.

On trouvera ci-joints les rapports annuels des ingénieurs surintendants de plusieurs canaux, du surintendant du canal de la Trent, de l'ingénieur dirigeant du canal Welland (de haute navigation), de l'ingénieur dirigeant des terminus de la traverse des wagons au cap Tormentine, de l'ingénieur en chef du chemin de fer de la Baie d'Hudson, de l'ingénieur dirigeant du terminus du chemin de fer de la Baie d'Hudson à Port-Nelson.[1]

CANAUX.

La voie de navigation qui relie Montréal, tête de la navigation océanique, à Fort-William et à Port-Arthur, sur le côté ouest du lac Supérieur, comprend 74 milles de canal, 48 écluses et 1,155 milles de rivière ou de lacs, soit un total de 1,229 milles. La profondeur minimum de l'eau, sur cette route, est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles, et de Montréal à Chicago elle est de 1,286 milles. On trouvera un rapport sommaire sur cette route dans la partie VII, avec les détails des divers travaux exécutés le long de son parcours.[1] Cette voie d'eau se relie à Fort-William et à Port-Arthur (à 6 milles l'un de l'autre), au chemin de fer du Pacifique qui va vers l'ouest et vers le sud. L'embranchement construit au début par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et maintenant loué par le service des chemins de fer du gouvernement canadien, relie Fort-William à la voie principale du chemin de fer Transcontinental-National.

Sur cette route, les abords des canaux et des chenaux des biefs intermédiaires de la rivière sont bien marqués et éclairés au moyen de bouées à gaz surveillées par le ministère de la Marine et des Pêcheries, ce qui rend la navigation sûre, la nuit comme le jour, pour les vaisseaux conduits par des pilotes expérimentés. Les canaux Lachine, Soulanges, Cornwall, Welland et du Saut-Sainte-Marie sont éclairés à l'électricité et fonctionnent à l'aide de l'énergie électrique. Le canal de la pointe Farran, est éclairé au gaz acétylène.

Au point de vue géographique, les canaux Murray, de la Trent, Rideau et les canaux de la rivière Ottawa peuvent être considérés comme des embranchements de la route directe qui relie l'Est et l'Ouest. En pratique, cependant, ces canaux servent à un trafic distinct, plus local. Isolée des réseaux mentionnés, la navigation de la rivière Richelieu, depuis son embouchure sur le Saint-Laurent, à Sorel, jusqu'au lac Champlain, s'effectue par l'écluse de Saint-Ours et par le canal Chambly. Dans l'extrême est, le canal Saint-Pierre relie les lacs du Bras d'Or, dans l'île de Cap-Breton, à l'océan Atlantique.

Une annexe à ce rapport contient des renseignements détaillés sur les différents canaux.

---

(1) Ces rapports ne sont pas imprimés.

A l'exception du canal de la Trent, où l'on est à construire un prolongement du réseau actuel jusqu'au lac Ontario, et du canal (de haute navigation) Welland, décrit en détail plus loin dans ce rapport, le travail exécuté au cours de l'an dernier a surtout consisté en des améliorations et des réparations aux ouvrages existants.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été ouvert à la circulation sans interruption durant toute la saison, sauf pendant dix jours au mois de juillet, alors que l'on fait des réparations au déversoir n° 2. Les fondations de ce déversoir avaient été affouillées par l'eau et elles se sont tout à coup effondrées. On a jugé nécessaire de reconstruire le déversoir et de faire quelques autres réparations importantes, tout ce travail ayant été terminé d'une manière satisfaisante à la clôture de la saison de navigation. En plus de ces travaux, on a reconstruit en béton le dégorgeoir de la station d'énergie de la rue Mill et on a doublé la capacité de décharge; le coursier d'amont a été élargi sur la moitié de sa longueur et le fond de la cale-sèche a été baissé de deux pieds, de sorte que les bateaux de douze pieds de tirant d'eau peuvent maintenant y entrer.

CANAL DE SOULANGES.

On n'a fait que des réparations et des améliorations de peu d'importance à ce canal durant la dernière saison. De ces améliorations on peut mentionner le remplacement des lampes à arc par des lampes à incandescence sur la pile de garde de Côteau-Landing et l'installation de pôteaux d'amarrage en fonte fixés dans du béton à différents endroits entre le pont de la rivière Rouge et l'écluse de garde.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

Les réparations faites pendant l'année à cette écluse sont de peu d'importance. La navigation s'y est faite sans interruption.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

A l'exception de la reconstruction d'une paire de vannes, les réparations faites à cette écluse pendant l'année ne méritent aucune mention spéciale.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

On a construit une paire de vannes pour l'écluse n° 6, durant l'année, et on a remplacé les leviers de ces vannes. A part ces travaux on n'a fait aucune autre réparation, sauf celles qu'il a fallu faire pour l'entretien ordinaire des écluses, des bâtisses, des chemins, etc.,

CANAL CHAMBLY.

Toutes les rigoles à syphon sous le canal ont été nettoyées; on a reconstruit le bajoyer inférieur de l'écluse n° 4, sur le côté ouest, et on a refait en béton le fond en bois de l'écluse n° 6; le bassin de passage près du pont n° 6 a été élargi et creusé. On a aussi fait d'autres réparations de moindre importance.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été loué à bail à la *Canadian Light and Power Company* depuis 1917 et sauf quelques ouvrages de peu d'importance qui en dépendent, il ne relève plus de ce ministère. Parmi ces ouvrages de peu d'importance on a fait certaines réparations, cependant, aux digues de la baie de la Faim et de Sainte-Barbe, au cours de l'année dernière. On a complètement réparé la route macadamisée qui se trouve au sommet de la digue de la baie de la Faim, de même que le mur de pierres qui borde cette route. Il faudra réparer, durant la prochaine saison, certains endroits défectueux dans la digue de Sainte-Barbe avec la chaux que l'on a déposée à différents points de cette route l'été dernier.

CANAL DE CORNWALL.

Pendant toute la saison, le canal a été ouvert à la circulation sans que le trafic n'ait eu à souffrir sérieusement par suite d'accidents ou autres causes.

Parmi les améliorations et les réparations les plus importantes qui ont été exécutées, pendant l'année dernière, on peut mentionner les suivantes: Le vieux pont de bois qui traverse le vaste déversoir sud de l'écluse n° 17 a été remplacé par un pont en béton armé. Un pont public en béton armé d'une longueur de 150 pieds a été construit au-dessus du coursier d'alimentation de l'écluse n° 21. Tous les ponts publics qui traversent les déversoirs et les prises d'eau de ce canal, de même que les poutres qui supportent l'appareil actionnant les valves, se trouvent maintenant tous construits en béton armé. En amont de la tête de la vieille écluse n° 17, on a construit un bassin entouré de pieux pour remplacer l'ancien dock flottant. Le tablier et les poutres en bois du tablier du pont mobile qui traverse le canal à Cornwall ont été entièrement renouvelés. En plus de ces travaux, on a fait plusieurs renouvellements et améliorations de moindre importance.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

On a constaté qu'il était nécessaire de ne faire que des réparations de peu d'importance pour l'entretien efficace de ce canal durant la dernière saison.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

On a construit un pont public en béton armé d'une longueur de 80 pieds sur le coursier d'alimentation de l'écluse n° 24, et les poutres supportant l'appareil actionnant les valves d'élévation dans ce coursier d'alimentation ont été remplacées par des poutres en béton armé. On a aussi fait un certain nombre de réparations de moindre importance.

CANAL GALOPS.

Sur la rive sud de ce canal, à l'ouest d'Iroquois, on a démoli le mur de protection en pierres sur une longueur de 2,300 pieds et on l'a reconstruit; les mêmes réparations ont été faites au mur qui se trouve sur la rive nord et cela sur une longueur de 330 pieds. Les bajoyers en maçonnerie de la culée sud du pont du coursier d'alimentation à Iroquois, dont les fondations s'étaient grandement enfoncées, ont été démolis et reconstruits. Un ponceau en acier galvanisé ondulé d'une longueur de 92 pieds a été posé sous le chemin public à l'ouest du pont Cardinal, et grâce à ce ponceau les terres situées sur le côté nord du chemin public s'égouttent maintenant d'une manière efficace. On a aussi fait les réparations et les améliorations ordinaires de moindre importance aux abords du canal.

CANAL MURRAY.

Ce canal a été ouvert à la circulation durant toute la dernière saison, sans accident ni retard dans la navigation. On a réparé les murs de protection en pierres sur une longueur de 11,400 pieds. On a régalé et couvert de gravier le chemin public qui passe sur la rive nord. On a peinturé tous les ponts qui traversent le canal et on a fait plusieurs autres améliorations et réparations de moindre importance.

CANAL RIDEAU.

Les travaux de réparation et d'entretien ont été à peu près du même caractère que ceux accomplis dans les années précédentes. Les murs de la chambre de l'écluse n° 5 à Ottawa de même que l'entrée inférieure aux chutes de Jones ont été reconstruits. On a reconstruit en béton le vieux déversoir de trop-plein en pierres de Black-Rapids, et on a refait en béton le seuil de l'écluse à cet endroit. La travée mobile du pont de Wellington et la pile d'approche ouest du pont de Beckets-Landing ont été renouvelées.

CANAL DE LA TRENT.

La route du canal de la Trent, telle qu'elle est ou telle qu'on la fait, se trouve entre Trenton, sur la baie de Quinté, où il y a communication directe avec le lac Ontario, et Port-Severn, sur la baie Georgienne, d'où les eaux des grands lacs supérieurs sont immédiatement accessibles. Les parties du canal qu'on est à construire se trouvent entre Trenton et le lac au Riz et entre le lac Couchiching et la baie Georgienne.

Canal en exploitation.—La zone du canal ouverte à la navigation se trouve entre Trente-Bridge et Washago, une distance de 160 milles. En outre, l'entretien d'autres chenaux égale approximativement un total de 90 milles.

Parmi les diverses réparations et améliorations exécutées durant l'année écoulée, on peut noter les suivantes comme les plus importantes: en aval de Bobcaygeon, on a beaucoup élargi et redressé le chenal, la roche ayant été minée et enlevée sur une superficie de 49,000 pieds carrés. Les digues de réservoir aux lacs Paint et Percy et celle d'Elliott-Falls ont été reconstruites. Au passage du Boundary-Road sur la rivière Grass, entre les townships de Bealy et d'Eldon, le pont jusqu'ici entretenu a été remplacé par un remblai de roche. On a continué le creusage et l'élargissement de la rivière Otanabee, en aval de Peterborough; le même travail a été fait à la barre Howden, entre la rue George, Peterborough, et le lac Little, puis à la barre de l'île Robinson.

L'état des eaux a été satisfaisant durant toute la saison de navigation.

CANAL EN CONSTRUCTION.

Ontario—Division du lac au Riz.—Dans cette division se trouve comprise la partie du canal entre Trenton et l'extrémité est du lac au Riz, distance totale de 56 milles ½. Pour les fins de la construction, on a subdivisé cette division en sept zones ou entreprises. On a suivi la ligne de la rivière Trent, d'un bout à l'autre, et cette partie du réseau, lorsqu'elle sera terminée, comprendra 9 milles ½ de canal, 13 milles de chenaux sous l'eau et 34 milles de rivière profonde. Depuis l'embouchure du canal Trenton, où les eaux du lac Ontario se rencontrent, au niveau normal de navigation du lac au Riz, il y a une élévation totale de 369 pieds. Cette différence de niveau doit être surmontée au moyen de 18 écluses. Pour régulariser le niveau de la rivière et du canal, il faudra 14 barrages. Les écluses sont toutes finies maintenant et

les portes sont déjà placées sur les sept premières écluses, en amont de Trenton. On a maintenant terminé l'ouvrage aux barrages, sauf cinq pertuis dans le fond du barrage n° 10, qui ne seront probablement pas terminés tant que le pont surélevé du Grand-Tronc à Campbellford n'aura pas été construit. Il faudra en tout dix-neuf ponts dans cette division. Dix-sept d'entre eux sont déjà terminés. Sur les deux qui restent, l'un est le pont surélevé de Campbellford susdit, et l'autre, le pont de la voie de garage de Gilmour, en aval de l'écluse n° 1, dont la construction est déjà commencée. A l'exception du pont de Campbellford, tous sont des ponts tournants ou à bascule. Les écluses sont construites en une seule pièce de béton de 175 pieds de long et de 33 de large et donnent une hauteur d'eau de 8 pieds sur les seuils. Tout l'ouvrage, sur cette division du canal, une fois terminé, aura exigé l'enlèvement d'environ 1,500,000 verges cubes de terre et de 1,250,000 verges cubes de roche solide ou détachée, et la mise en place de 400,000 verges cubes de béton. On a évalué à $5,100,000 le coût total approximatif de ces entreprises. On a dépensé environ 97 pour 100 de ce montant jusqu'aujourd'hui. On trouvera des détails plus complets et très intéressants au sujet de ce qui précède dans le rapport annuel de l'ingénieur surintendant, annexé à celui-ci.[1]

Division de Severn.—Cette division comprend la partie du canal située entre le lac Couchiching et Port-Severn, sur la baie Georgienne, distance totale de 43 milles. Cette distance comprendra 4 milles de canal, 5 milles ¼ de chenal sous marin et 33 milles ¾ de rivière profonde et de lacs. L'élévation d'environ 139 pieds qu'il y a entre le niveau du lac Huron et celui du lac Couchiching sera surmontée par cinq écluses. Pour régulariser les niveaux de la rivière, il faudra 13 barrages en béton. La route sera traversée par huit ponts d'acier dont cinq serviront à des chemins publics et trois à la circulation des trains. Cinq de ces ponts seront à tabliers fixes, les autres seront des ponts tournants. Pour les fins de la construction, on a subdivisé cette division en quatre zones appelées zones n[os] 1, 2 et 3 et zone de Port-Severn. La zone n° 1 n'est pas encore entreprise et il est improbable qu'on demande des soumissions avant la fin de la guerre à ce sujet. L'entreprise comportera la construction de trois écluses et de deux digues régulatrices, et s'étendra des eaux profondes de la baie Georgienne, près de l'île 181, à dix-sept milles à l'est, à un endroit un peu plus haut que Big-Chute, près de l'embouchure de la Severn. La zone n° 2, en entreprise, va de Big-Chute à un endroit en amont des rapides McDonald, distance de 11 milles ½. La besogne comprise dans l'entreprise comporte surtout la construction d'une digue à Pretty-Channel, d'une digue éclusière et d'une station d'énergie aux rapides Swift, et la construction du pont du Canadien-Nord aux rapides Ragged. La digue de Pretty-Channel a été achevée vers la fin de 1915. La digue des rapides Swift est à peu près achevée et sera, croit-on, achevée au cours de la saison prochaine; l'usine d'énergie a été achevée en décembre dernier. On a fait bon progrès à l'écluse des rapides Swift, et l'on prévoit que la besogne sera presque achevée à la fin de la saison de navigation. Le travail relatif au pont ferroviaire des rapides Ragged se poursuit encore. La zone n° 3, longue d'environ quinze milles et demi, va de l'extrémité est de la zone n° 2 jusqu'aux eaux profondes du lac Couchiching. L'entreprise du travail projeté embrasse la construction d'une écluse immédiatement au nord du lac Couchiching, de deux ponts tournants de grand chemin, d'un pont ferroviaire tournant, et de plusieurs petites digues près de Washago, ainsi qu'une forte quantité d'excavation de roche et de terre. L'excavation de l'écluse est finie, et le bétonnage sera probablement achevé au cours de la saison prochaine. Des deux ponts de grand chemin compris dans l'entreprise, celui du chemin Muskoka a été achevé en 1915, ainsi que la substruction du pont de Hamlet-Highway. Le pont tournant de chemin de fer était presque achevé en janvier dernier, mais il n'est pas encore ouvert. L'excavation du prisme du canal entre l'écluse et le lac Couchiching est bien avancée, ainsi que le dragage du chenal lacustre.

---

[1] Pas imprimé.

CANAL WELLAND.

Au cours de la saison dernière de navigation, 2,552 navires ont passé dans le canal, diminution d'un peu plus de huit pour cent sur le trafic de l'année précédente. Des diverses réparations et améliorations exécutées pendant l'année, les suivantes peuvent être citées au nombre des plus importantes: Sur le nouveau canal, de nombreuses lampes à arc ont été remplacées par des lumières à nitrogène-tungstène, ce qui a donné lieu à une forte économie. Sur le vieux canal des ponts de piéton, en bois, ont été remplacés sur quatre des écluses par des structures de béton armé. A Thorold, des trottoirs en béton ont été posés sur les deux côtés du pont de la rue Albert, et un bajoyer en béton a été construit à la butée de l'est. Les dommages subis l'an dernier à Dunnville, par les ponts et autres travaux du déversoir d'alimentation ont été pleinement réparés. Un petit pont en bois de grand chemin a été remplacé par du béton armé sur le déversoir d'alimentation à Forks-Road.

ÉLÉVATEUR DE PORT COLBORNE.

Bien qu'il y ait eu diminution nouvelle dans le nombre réel des boisseaux manœuvrés aux élévateurs, en raison de la guerre, les gains nets de la saison ont un peu dépassé ceux de la saison de 1915, fait qui peut être attribué au revenu dérivé de la mise en sac de l'avoine pour l'expédition vers l'Europe—entreprise nouvelle de cet élévateur.

Au cours de la dernière période financière, seules des réparations de peu d'importance ont été nécessaires.

CANAL DE HAUTE NAVIGATION DE WELLAND.

Les travaux de construction ont été continués sur le nouveau canal de haute navigation jusqu'à la fin de la période financière 1916-17, alors que le ministère a prévenu les entrepreneurs de cesser leurs travaux pendant un an. Les travaux accomplis étaient en neuf sections divisées à partir du débouché du canal dans le lac Ontario. Jusqu'à la fin de 1916 les travaux se sont faits dans les sections n°s 1, 2, 3 et 5.

Section n° 1.—Les travaux de cette section comprennent surtout ceux du nouveau port à l'extrémité du canal qui touche au lac Ontario, comme aussi l'écluse et l'entrée du canal. Les travaux ont été assiduement suivis et sont maintenant aux deux tiers terminés.

Section n° 2.—Dans cette section, les travaux ont compris le creusage du gabarit du canal et la construction des berges; celle de deux écluses simples avec leurs murs de soutènement, digues, etc., ainsi que la superstructure de plusieurs ponts traversant le canal. Ces travaux ont été rapidement conduits et plus de la moitié ont été complétés quand les travaux ont été suspendus.

Section n° 3.—Les travaux de cette section ont compris les excavations du gabarit du canal et l'établissement de berges; celle d'une écluse simple et de trois écluses doubles; la construction d'une grande digue de terre avec mur en béton et un changement dans la division Welland du Grand-Tronc pour fournir un meilleur emplacement au canal. Environ un tiers de cette entreprise est terminé.

Section n° 5.—Dans cette section les travaux ont compris l'élargissement et l'approfondissement du canal actuel entre Allanburg et Port-Robinson, une distance de 2 milles et demi. Les travaux ont été bien conduits jusqu'à la fin de l'année alors que l'entreprise était terminée aux deux tiers.

Dans le rapport de l'ingénieur surveillant des travaux ajouté ci-contre,[1] on trouve des détails complets et intéressants au sujet des travaux accomplis jusqu'à la fin de la saison de 1916. Une description complète du projet entier du canal de haute navigation se trouve dans le rapport de l'ingénieur surveillant pendant la période 1912-13.

CANAL SAINT-PIERRE.

Ce canal dont la reconstruction et les améliorations se terminent réunit les lacs du Bras d'Or et de l'île du Cap-Breton avec la baie Saint-Pierre et l'Atlantique sur la côte sud de l'île. Il fonctionne au moyen d'une écluse maritime. Au cours de 1916 les divers travaux en cours depuis 1912 ont été pratiquement terminés. Ce qu'il reste à faire comprend principalement le dragage de l'extrémité atlantique du canal, la construction d'un petit caisson, celle de quelques cents pieds de mur en béton ainsi que le régalage de tous les travaux ce qui, on y compte, se terminera au cours de la saison prochaine.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

La circulation dans ce canal s'est augmentée d'une façon très marquée au cours de la dernière saison, l'augmentation atteignant près de 30 pour 100 des chiffres de l'an dernier. Cette augmentation peut s'attribuer tant à la demande extraordinaire de minerai de fer qu'aux conditions favorables qui ont existé pour l'eau au cours de la saison. Un seul accident un peu important s'est produit au cours de la saison et les dommages qu'il a causés ont été réparés à peu de frais. Le travail de renouvellement de la jetée sud aval, commencé il y a deux ans, a été continué et environ 175 pieds de cette jetée ont été mis au niveau de l'eau, cependant que les vieux caissons se remplaçaient par des murs en béton remplis de pierre. Il reste un peu plus que 300 pieds de jetée à reconstruire de cette manière.

CHEMINS DE FER.

TERMINUS DES TRAVERSIERS—DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Cette entreprise comprend la construction des ouvrages du port, débarcadères, etc., au Cap-Tormentine, Nouveau-Brunswick et à la pointe Carleton, Ile-du-Prince-Edouard, ainsi que la construction de 3 milles de chemin de fer réunissant l'embranchement Cap-Traverse du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard au terminus de Carleton-Point. Entre le Cap-Tormentine et la pointe Carleton, le détroit a une largeur de 8 milles.

Tout le travail au Cap-Tormentine se trouve terminé en dehors du brise-lames où l'on placera une quantité considérable de pierres de blocaille et de surface au cours de la prochaine saison. On doit terminer l'installation d'un appareil d'éclairage électrique pour lequel des contrats ont été accordés.

Au terminus de la pointe Carleton tous les travaux sont terminés, sauf le dragage du bassin de détour qu'on espère terminer cette année.

On a terminé le chemin de fer de l'embranchement de la pointe Carleton. Les ponts de changement des deux terminus qui ont été construits par la *Dominion Bridge Company* sont actuellement prêts à fonctionner.

---

[1] Ce rapport n'est pas imprimé.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Au cours de l'an dernier le régalage de la voie s'est continué jusqu'à Port-Nelson, sauf dans quelques lacunes qui se chiffrent en tout à 11 milles. On a déplacé plus d'un million de verges cubes de matériaux. La voie principale a été posée, avec ses évitements jusqu'à la seconde traverse de la rivière Nelson, aux rapides Kettle, à environ 90 milles de Port-Nelson. On pose actuellement la voie sur environ 80 pour 100 des 424 milles qui séparent Le-Pas de Port-Nelson. La pose du ballast et le régalage ont été faits jusqu'au pôteau-mille 295, et on a découvert à des endroits propices des dépôts suffisants de gravier pour continuer le ballast de toute la ligne. La ligne télégraphique est posée jusqu'aux rapides Kettle. On a déjà posé deux réservoirs d'eau à deux endroits. Le travail de sous-structure du pont des rapides Kettle est commencé depuis novembre dernier, mais on n'a pu que commencer avant que les froids de l'hiver interrompirent les travaux. Au cours de l'an dernier, les travaux ont été considérablement retardés par le manque de main-d'œuvre.

TERMINUS DE LA BAIE D'HUDSON.

La construction de ce port en eau profonde consiste en une jetée ou île artificielle placée non loin des bords extrêmes des battures de marée basse, à environ un demi-mille de la côte, et reliée à la terre par dix-sept tabliers d'un pont d'acier, chacun de 140 pieds de long. Ce travail s'est assez bien avancé si l'on tient compte des rigueurs du climat et des tempêtes qui se sont produites au cours de la saison particulièrement difficile.

On a complété les piles du pont ainsi que les travées d'acier. Ces piles ont très bien résistées à la poussée de la glace du printemps, épreuve qui nous intéressait tous beaucoup. On avait entassé de grandes quantités de pierre près de ces piles pour les protéger, on avait tiré cette pierre du lit de la rivière au moyen d'une drague à onze milles en amont de cet endroit. Toutes les précautions avaient été prises pour les mettre en état de résister à la poussée de la glace de la rivière Nelson, et nous sommes heureux de constater qu'elles sont solides.

De l'île elle-même on a complété environ 1,600 pieds de travaux d'encoffrements d'une hauteur de 23 pieds; on a en partie protégé ces travaux en faisant du remplissage pour l'hiver.

On a continué le dragage au cours de la belle saison, on a coupé une quantité considérable de bois, on en a fait le flottage sur la rivière Airhole, puis on l'a descendu en radeau sur la rivière Nelson jusqu'aux chantiers, où il a servi à la construction de divers édifices, entrepôts et chalands.

La saison de navigation s'est ouverte dans le port le 14 juin 1916, et les dragues avec les vaisseaux qui les accompagnent furent mis à flot et en opération au cours de la semaine suivante. Les vapeurs *Sheba* et *Durley-Chine* firent chacun deux voyages, aller et retour, d'Halifax à Port-Nelson. Le premier navire venant de la mer arriva le 8 août, et le dernier partit le 10 octobre.

Au cours des mois d'hiver on a diminué le nombre des ouvriers à une centaine d'hommes, mais on le portera à 600 ou 700 au cours de l'été 1917.

W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef.

ANNEXE IV

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA DIVISION OUEST DU CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 31 mars 1917, concernant le travail fait dans la division ouest du chemin de fer Transcontinental national—Winnipeg à Prince-Rupert—soit une distance de 1,748 milles, y compris les 3 milles et quart de voie le long de la rive sur le terrain du terminus à ce dernier endroit.

Les déboursés faits au 31 décembre 1916 atteignent le chiffre de:

Section des prairies, 915 milles	$ 37,910,534 88
Section des montagnes, 833 milles	93,160,195 76
Total	$131,070,730 64

Déboursés à faire pour compléter les travaux conformément aux actes du parlement, contrat et devis:

Section des prairies	$2,297,500 00	
Section des montagnes	2,330,385 00	
		$ 4,627,885 00
Coût total		$135,698,615 64

Ou 1,748 milles à un coût de $135,698,615.64 = $77,630.79 par mille.

On n'a pas fait d'autres déboursés jusqu'à cette date.

Il y a, à mon avis, plusieurs item compris dans les certificats, qui, d'après la signification ordinaire de l'expression "déboursés de construction" ne devraient pas l'être, mais d'après le contrat, etc., ils sont compris avec les déboursés de construction.

Je vous ferai remarquer que toute la division de l'ouest est en assez bon état pour y faire circuler les trains, bien qu'il y ait encore du travail à faire à certains endroits; le remblai étant un peu étroit et certains viaducs temporaires demandant à être remplis. Cependant il ne faut pas oublier qu'il est absolument nécessaire de maintenir la voie en cet état en y faisant les réparations nécessaires.

Suit un état détaillé de ce qu'il reste à faire pour terminer cette section suivant la loi et les plans et devis.

Entre le mille zéro à Winnipeg et le mille 280 à l'ouest de cet endroit, il faudra donner un caractère de permanence aux constructions; et du mille 280 à la traverse du chemin de fer *Long Lake and Saskatchewan*, il faudra construire d'une manière permanente 25 pour 100 des aqueducs dallés et ouverts et 50 pour 100 des pilotis de ponts	$1,200,000 00
Remplir le remblai jusqu'au palier et le porter à la largeur requise entre Winnipeg et Wolf-Creek	62,500 00
Construire un mille de chemin de fer dans la ville d'Edmonton, et acheter le terrain nécessaire à cette fin	435,000 00
Ballastage à faire pour amener le chemin de fer au niveau des exigences du cahier des charges entre Winnipeg et Wolf-	

Creek..	$ 600,000 00
Chevalets temporaires à convertir en remblais solides, élargissement des remblais et travaux de protection contre les éboulements entre Wolf-Creek et Prince-Rupert..	310,500 00
Ballastage destiné à amener le chemin au niveau des exigences du cahier des charges entre Wolf-Creek et Prince-Rupert..	375,000 00
Trois gares divisionnaires à construire à Prince-Rupert, Endako et Smithers..	75,000 00
Gares à reconstruire à Lake-Eathlyn et Ritchie..	4,000 00
Dépôts de locomotives à terminer à Pacific..	10,000 00
Dépôts de locomotives à construire à Prince-Rupert..	125,000 00
Atelier de machines à construire à Prince-Rupert..	75,000 00
Atelier de wagons à construire à Prince-Rupert..	9,000 00
Chambre de chaudières à construire à Prince-Rupert..	90,000 00
Hangar à marchandises à construire à Prince-Rupert.. ..	55,000 00
Bassin à construire à Prince-Rupert pour gros tonnage.. ..	500,000 00
Ponts à élever sur la plage au parc terminus que l'on a l'intention de construire..	47,500 00
Gare à construire à Prince-Rupert..	176,000 00
Cours à bestiaux à construire à Prince-Rupert..	2,000 00
Bâtiments à construire à Prince-Rupert..	30,000 00
Atelier de menuiserie à construire à Prince-Rupert..	10,000 00
Entrepôts à élever au bassin de Prince-Rupert..	10,000 00
Fondation à pierres perdues à établir le long de la ligne à l'ouest de Wolf-Creek..	45,000 00
Clôturages à faire..	36,000 00
Rails en acier à transporter pour la ligne à l'ouest de Wolf-Creek..	98,685 00
Boulons d'attache de voie ferrée à se procurer pour la ligne à l'ouest de Wolf-Creek..	12,000 00
Installations d'aiguilllage à faire à l'ouest de Wolf-Creek.. ..	15,750 00
Substitution de rails de première qualité à d'autres de qualité secondaire..	1,950 00
Pesage de la voie ferrée dans les parcs de division à l'ouest de Wolf-Creek..	10,000 00
Quatre hangars à marchandises de division à construire à Prince-George, Endako, Smithers et Pacific..	16,000 00
Installation de l'approvisionnement d'eau à compléter à Morricetown, New-Hazelton et Tyee..	15,000 00
Installation de l'approvisionnement d'eau à Prince-Rupert..	25,000 00
Machinerie et outils à distribuer aux points de division à l'ouest de Wolf-Creek..	100,000 00
Magasins à outils à construire à Cariboo, Fort-Fraser, Lake-Kathlyn et Beamont..	400 00
Ateliers de réparations de division à construire à Smithers et à Prince-George..	20,000 00
Bâtisses à tout mettre à construire à Cariboo, Penny, Willow-River, Fort-Fraser, Burns-Lake, Hazelton, Kitwanga et Terrance..	4,800 00
Bâtiments de section à construire à Cariboo, Penny, Willow-River, Fort-Fraser, Burns-Lake, Hazelton, Kitwanga, Terrance et Prince-Rupert..	10,800 00
Ateliers de machinerie à construire à certains points de division..	5,000 00
Bâtiments à construire à certains points de division..	10,000 00
Total..	$4,627,885 00

Je veux croire que j'ai indiqué de façon claire et concise l'emplacement des travaux de construction de même que l'état des routes destinées au grand trafic tel qu'il s'exerçait à la date du 31 décembre 1916, et je veux croire que le tout se prêtera à une compréhension facile.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef pour la division ouest du chemin de fer Transcontinental national.

APPENDICE V

RAPPORTS DU PRÉSIDENT ET DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU BUREAU DES INGÉNIEURS DU PONT DE QUÉBEC.

J'ai l'honneur de faire rapport au sujet de l'état des travaux relatifs à la construction du pont de Québec pour l'exercice expirant le 31 mars 1917, comme suit:

Au cours de la saison dernière, nous avons mis la dernière main à la construction de la structure entière, avons érigé le bras "cantilever" ainsi que la bouée suspendue, amenant ainsi à pied d'œuvre le pont entier si on fait exception de la mise à flot et de l'assemblage de la travée suspendue aux bras "cantilever". L'échec d'une partie de l'installation d'érection de l'entrepreneur, à l'époque où la travée suspendue fut élevée à la place qu'elle devait occuper, ce à la date du 11 septembre 1916, a eu pour effet de causer la perte de la travée suspendue, soit environ 5,000 tonnes de matériel. Comme nous en avons fait rapport à cette époque, la compagnie Saint-Lawrence Bridge a assumé l'entière responsabilité de cette perte et a pris sans tarder des mesures pour remplacer à ses frais cette partie de la structure du pont. On a commandé immédiatement du matériel brut aux usines de Pittsburg, et, si l'on tient compte de la congestion de toutes les usines à cette époque, on a fait la promesse de livrer la commande dans un délai remarquablement court, ce qui fait qu'à l'heure actuelle 95 pour 100 du matériel a été laminé et expédié aux ateliers.

De son côté, la fabrication a été menée rondement et à l'heure actuelle on a réussi à fabriquer environ 75 pour 100 des diverses parties du pont que l'on a expédiées sur le chantier. On s'attend à commencer les travaux d'érection vers la mi-avril et à mettre la travée en place dans la première partie de septembre.

C. N. MONSERRAT,
Président et ingénieur en chef.

RAPPORT DU BUREAU DES INGENIEURS DU PONT DE QUEBEC.

Le 19 octobre 1916.

Votre bureau a l'honneur de vous soumettre par les présentes le rapport relatif à l'accident arrivé dans la matinée du 11 septembre et qui a amené la perte de la travée centrale au moment où on l'élevait pour lui faire prendre sa position entre les deux bras "cantilever" du pont de Québec.

Ci-suit un résumé succinct des travaux qui ont amené cet accident: La travée elle-même ainsi que tous les travaux d'érection et l'installation étaient terminés huit ou dix jours avant la date de la mise à flottaison. Dans l'intervalle on avait fait des répétitions incessantes de la mise en place, et on avait eu soin d'entraîner tout particulièrement les hommes appelés à s'acquitter des travaux mécaniques qu'il faudrait exécuter au cours de l'élévation de la travée. On soumit les gens à des fardeaux dépassant de 50 pour 100 le poids qu'elles étaient appelées à soulever au cours de la mise en place. On confia les travaux mécaniques à des hommes triés sur le volet et on installa chaque ouvrier à son poste spécial.

La travée centrale avait été construite à Sillery, soit à environ 3½ milles en aval de l'emplacement du pont, et on l'avait fait reposer au cours de sa construction sur des fausses œuvres en acier. Cette travée devait flotter sur six allèges, chacune de 132′-0″ x 65′-0″ et de 11′-6″ de profondeur, trois d'entre elles se trouvant placées à chaque extrémité de la travée.

On a muni la cale de ces chalands des vannes que l'on a laissé ouvertes dans la suite pour que l'eau s'y précipite avant le temps fixé, afin d'obvier à tout soulèvement que pourrait provoquer les marées. A une heure du matin, lundi le 11 septembre, on a fermé les vannes des chalands, et à mesure que la marée montait le poids de la travée du milieu était par degrés transféré aux chalands, et ce jusqu'à 3.40 heures du matin, alors que les chalands se trouvèrent complètement détachés du bas de la travée. A 4.40 heures, alors que les chalands se trouvaient remontés d'environ 2½ pieds, on commença la mise en marche de la travée dans le fleuve. On attacha quatre petits remorqueurs et un gros remorqueur du côté d'aval et deux autres plus petits du côté d'amont. Un gros remorqueur se tenait à l'écart en cas d'accident, mais il n'y a pas eu lieu de s'en servir. A 5.15 heures du matin, la travée était rendue au milieu du courant et on commença à la diriger vers l'emplacement du pont, en se servant des remorqueurs d'aval pour la guider à l'encontre du courant et en accélérant légèrement la vitesse au moyen des deux remorqueurs d'amont. A un quart de mille en aval de l'emplacement du pont, on vérifia la vitesse de la travée afin de s'assurer si l'on en avait le contrôle absolu. On arrêta la marche de la travée en deux ou trois minutes et on réussit sans difficulté à la maintenir dans cette position. A 5.35 heures du matin, la travée était rendue en place entre les cantilevers. On relia alors avec des câbles d'acier les fermes d'ancrage de suspension à la travée et au moyen de machines de levage on la mit en place et on la maintint en cette position pendant que l'on faisait le raccordement des plaques de suspension à la travée elle-même. A 7.45 heures du matin, on avait terminé le raccordement des plaques de suspension des quatre angles jusqu'aux chevilles du milieu, et quelques minutes plus tard les remorqueurs démarraient. Toute la manœuvre exécutée pour la descente de la travée sur le fleuve et son raccordement aux plaques de suspension s'est faite en tout point conformément au programme arrêté. Il ne s'est rien passé qui n'ait été prévu ou qui n'ait été l'objet de préparation en conséquence. La température était tout ce que l'on pouvait souhaiter. Il ventait très peu et tout favorisait l'entreprise. A 8.25 heures du matin, les barres de suspension commencèrent à supporter la charge à mesure que la marée continuait à baisser. A 8.50 heures du matin, les vérins commencèrent à se soulever et au troisième soulèvement de 2 pieds les chalands se trouvaient dégagés, laissant la travée suspendue à environ une vingtaine de pieds au-dessus de l'eau. Comme ce qui restait à faire pour lever la travée en place ne consistait qu'en une répétition de la manœuvre mécanique que l'on avait déjà faite avec succès, les fonctionnaires et les ingénieurs présents étaient d'avis que la partie la plus difficile des travaux avait eu des résultats satisfaisants, et après un autre soulèvement des vérins on a suspendu les opérations pour une heure afin de permettre aux ouvriers d'aller déjeuner.

A 10.30 heures du matin, on reprit les travaux de levage jusqu'à ce que l'on eut fait trois soulèvements complets du côté nord et six du côté sud. On assujettit les chevilles raccordant les coulisses aux longerons d'appui permanents, ce qui transféra la charge des vérins directement aux fermes des cantilevers. On dégagea les vérins et on abaissa les longerons supérieurs de levage pour une autre élévation lorsque l'on entendit un bruit sec et l'on vit la travée pencher vers l'ouest pour disparaître ensuite dans le fleuve.

Immédiatement après l'effondrement, votre commission, de concert avec les officiers de la *Saint Lawrence Bridge Company,* a commencé une enquête en vue d'établir la cause de l'accident.

On fit immédiatement l'inspection de l'appareil principal de levage. Les pièces de suspension, les poutres inférieures d'appui, les poutres leviers, les vérins et les lon-

gerons d'appui supérieurs étaient en place, et bien que les longerons de levage du côté d'aval portassent des marques et des rayures, rien ne dénotait qu'ils avaient cédé (voir photographies 7 et 8). Comme à ce moment-là les vérins ne servaient pas et que l'on avait abaissé les longerons de levage supérieurs pour procéder à un autre soulèvement, on ne put attribuer la cause de l'accident à une défectuosité dans l'installation de levage.

La théorie qui veut que la travée ait glissé hors de ses attaches par suite de quelque force horizontale produite par l'appareil de levage a fait l'objet d'une investigation. Pour produire un mouvement de glissement sur la cheville d'appui du sabot, il faut une force horizontale très grande. La concentration excentrique de la charge sur les longerons de levage, si cette concentration est suffisamment excentrique, tendrait à déplacer les longerons et produirait une force horizontale suffisante pour provoquer le glissement. Pendant tout le temps des opérations on a pris toutes les précautions afin d'empêcher tout chargement excentrique de ce genre.

Après l'exhaussement de la travée au-dessus de ses assises temporaires à Sillery, on suspendit les poutres de chargement aux extrémités de la travée centrale au moyen d'un appareil de réglementation relié par des boulons, "A" (graphique CS3), ce qui devait permettre à la poutre de s'ajuster d'elle-même dans une position exactement centrale sous la portée. Pendant qu'on remorquait la travée au site, des plaques spéciales de redressement "B" (graphique CS3) furent fixées à la pièce inférieure "C" (graphique CS3) et adaptées aux chevrons de la pièce médiane "D" (graphique CS3) de manière que les deux pièces et les boulons prennent leurs exactes positions théoriques. Ces plaques ont été ajustées à l'atelier, assorties et marquées, et expédiées séparément au site. Il était donc impossible de distribuer le poids sur la poutre d'une autre manière que celle convenue. Les plaques, les pièces et la portée ont été examinées par nos inspecteurs après avoir été mises en place le matin du 11, et aussi après que la charge eut été fixée aux crochets de suspension. Elles ont été également examinées par des officiels de la compagnie du Pont moins de vingt minutes avant l'accident. Ils jugèrent que tout était absolument normal à ces points. Comme rien ne pouvait faire croire à la présence d'une force horizontale quelconque, il s'ensuit qu'on ne saurait ajouter foi à la théorie de la présence d'un poids excentrique jusqu'au moment de l'accident, ou qu'il se serait trouvé une force horizontale suffisante pour provoquer un mouvement dans une direction longitudinale.

Le hissage plus rapide d'un angle particulier de la travée en aurait produit une déformation. Les fermes de la travée sont supportées par leur armature faciale et latérale. Qu'un angle fléchisse ou qu'il soit hissé plus haut qu'un autre, on verra aussitôt l'armature sujette à une plus grande tension due à ce mouvement, et si l'action se prolonge indéfiniment, l'armature cédera. Cette opération enlèverait tout support aux fermes et leur permettrait de se boucler latéralement; quoiqu'il en soit, on a pris toutes les précautions afin d'éviter la possibilité d'une action inégale de cette nature. On a muni de trous de regard chaque cric à chaque angle. Ces trous de regard de chaque jeu de crics à un angle ont été ajustés de telle manière qu'au moyen d'une échelle et d'aiguilles placées bien en face de l'opérateur des valves de réglementation des crics, on pouvait constater en tout temps pendant l'action si, oui ou non, les crics fonctionnaient à la même vitesse. Pendant le fonctionnement des valves conductrices des crics, les aiguilles indicatrices du trou de regard de chaque cric ont été tenues strictement en regard l'une de l'autre au cours du levage. Lorsque l'une des aiguilles avait une tendance à aller plus vite que l'autre, on corrigeait immédiatement la chose au moyen des soupapes contrôleuses. On a également placé des trous de regard au centre de la plateforme d'opération où d'autres soupapes de contrôle se trouvaient et étaient reliées à chaque angle de la travée centrale. L'opérateur, à cet endroit, a fait en sorte que les aiguilles indicatrices de l'échelle soient, elles aussi, exactement en regard l'une de l'autre, réglant le mouvement au moyen des valves contrôleuses du système hydraulique. Les ingénieurs de la compagnie du Pont ont

aussi minutieusement observé cette opération des trous de regard. Plusieurs jours avant l'opération, les hommes se sont exercés à cette besogne et ils étaient très au fait du fonctionnement de l'appareil. Lorsque les crics avaient effectué l'exhaussement requis de deux pieds par étape—tel que l'indiquaient sur l'échelle les trous de regard—on introduisait les chevilles à chaque angle, cependant que les crics cessaient de fonctionner. Ceci démontre péremptoirement que les trous de regard ont indiqué d'une manière précise le mouvement actuel des crics et que les angles à chaque extrémité de la travée ont toujours été tenus au même niveau.

On peut détruire la théorie que la travée a fléchi sous son propre poids. La conformation de cette travée ne comporte aucun problème exceptionnel. Elle a été construite sur le même plan que les cantilevers qui ont supporté sans broncher le choc considérable auquel ils ont été soumis. De plus, au moment du hissage, elle ne portait pas plus de la moitié du poids qu'on devait lui affecter. Avant de fabriquer cette travée, on a vérifié nombre de fois les feuilles originales de tension. On a refait ces calculs de nouveau et les résultats ont corroboré ceux des premières opérations. La pesanteur approximative sur laquelle ont été basés les calculs du poids mort s'accorde à moins d'une demie d'un pour cent avec l'échelle actuelle des poids.

Le cliché n° 1, publié quelques jours après l'accident, montrant la travée tombante, prouve à l'évidence que l'angle sud-ouest s'est d'abord effondrée et corrobore la première conclusion de votre commission. Les dépositions des témoins oculaires confirmés par les marques sur les poutres de hissage semblent montrer que l'angle sud-est est tombé ensuite et que les angles nord-est et nord-ouest sont tombés en dernier lieu et presque au même moment. En vue de ces faits, les premières preuves touchant la perte de la travée seraient naturellement à l'angle sud-ouest.

Un examen minutieux de la poutre de hissage à l'angle sud-ouest inférieur (voir clichés 10-11 et le graphique CS1) fournit la preuve irrécusable de la défection d'une des pièces d'acier de montage qui supporteraient temporairement la travée pendant son exhaussement. La plus grande preuve de ce fait est fournie par les éclisses de rappel "B" et "B-I" et le cadre de suspension "A". L'éclisse de rappel nord-est "B" a été broyée dans le sens vertical et en travers du goujon de commande, deux de ces boulons étant coupés et deux restant intacts. Les éclisses du cadre de suspension "A" ont aussi été broyées dans le sens vertical et gisent sur l'éclisse de rappel. Ces éclisses ne manifestent aucun signe de glissage, car la peinture serait intacte sans l'effet du broyage. L'éclisse de rappel sud-est " B " a été complètement arrachée et elle gît près de son emplacement primitif. Cette éclisse est aussi tordue, ce qui indique un choc vertical. Les éclisses de rappel sud-ouest et nord-est ont disparu mais leurs boulons, ainsi que les boulons de l'éclisse sud-est, ont été coupés dans le sens vertical, ce qui est un autre indice d'un choc vertical. Il est impossible que la pièce d'acier centrale "D" (dessin CS3 et cliché n° 9) ait pu glisser du goujon de commande dans sa position normale, sans avoir emporté l'éclisse de rappel nord-ouest "B". La preuve est formelle que les dommages subis par cette dernière éclisse l'ont été avant tout mouvement longitudinal de l'armature ou de la poutre tendant à arracher de son appui cet angle de la travée. Les éraflures sur le boulon montrent un mouvement diagonal de quelque objet rugueux dans la direction du nord-est et le boulon s'est lui-même tourné vers l'est au sommet par environ un pouce et demi, montrant que l'effet de ce qui s'était passé a été de repousser la poutre vers le sud et de la tourner horizontalement sur un angle d'environ 3 0degrés. Les angles de raccord "AI", servant à la plaque de suspension est ont été coupés sur environ le même angle, ce qui montre les lignes de direction de la poutre par rapport au tablier. Les longerons sur "G1" des supports "G" étaient légèrement pliés en dehors par suite de la rotation des plaques de support autour du boulon " X " (dessin CS), juste au-dessus des plaques d'élévation, mais les raccords "G2" des supports à cette plaque n'ont pas été dérangés. L'extrémité inférieure des plaques-supports est (voir le dessin CS1) était aussi pliée en dehors et raflée par le fait qu'elles ont pénétré à travers la lourde entretoise horizontale réunissant les deux extrémités des fermes du tablier central.

En supposant qu'il y ait eu défectuosité dans la pièce d'acier centrale "D" à cet angle (voir cliché n° 9), il est possible, à cause des preuves nouvelles en mains, de déduire les mouvements successifs dans la chute de la travée. La défectuosité de cette pièce d'acier aurait été la cause que l'angle sud-ouest de la travée soit tombée sur le boulon inférieur " P ", ou le rebord supérieur du longeron " G3 " de manière à la repousser vers le sud et à lui imprimer un mouvement rotatif sur ses boulons supérieurs. Ce mouvement de rotation, s'il eut été assez fort, aurait fait glisser cet angle de la travée sur le longeron d'appui. L'effet immédiat du non support de cet angle de la travée aurait imprimé à la travée un mouvement momentané de rotation autour d'un axe diagonal s'étendant de l'angle nord-ouest à l'angle sud-est et aurait occasionné une surcharge à ces deux angles égale à la capacité de l'étaiement de manière à opérer le transfert de ce poids. Vu que l'étaiement n'était pas préparé à une telle éventualité, l'angle sud-ouest de la travée se fixerait rapidement, ce qui aurait porté la travée à flanchir sur le côté d'ouest. Au fur et à mesure que ce mouvement devenait plus prononcé, l'entretoisement s'affaissait; le résultat inévitable de ceci était le désalignement des arcs et la défection des chevalets. Comme l'étaiement de la travée n'aurait pas une force suffisante pour porter jusqu'à l'extrémité nord la distorsion à l'extrémité sud, ces extrémités des chevalets demeureraient sur leur portée jusqu'à ce que les deux fussent disparus dans l'eau, la chute finale étant dans la direction longitudinale; les crochets de suspension à l'intérieur aurait percé l'extrémité de la contrefiche transversale dans un tel mouvement.

Les témoignages concernant les trois autres poutres de levage confirment fortement cette théorie. Un examen de la poutre de levage du sud-est (voir les clichés 12 et 13 et le dessin CS1) montre que la cheville inférieure manque et, ce qui est un peu étrange, la cheville supérieure "P1" repose dans le moulage inférieur "C". Les quatre plaques de cintrage "B" sont en place, trois d'entre elles sont projetées au dehors à un angle d'environ 45°. La quatrième, la plaque de cintrage nord-ouest "B1", est encore sûrement boulonnée au moulage, mais sa partie supérieure a été abaissée dans une position horizontale. La bride de suspension manque mais la bride ouest "A" est en place, broyée de haut en bas. La jambette à châssis de l'est et les jambettes de tôle au-dessus sont virtuellement intactes. Les jambettes de l'est sont fortement ployées à l'extérieur et cisaillées. Le sommet de la poutre est aussi fortement marqué et les angles à oreilles et les tôles de l'extrémité ouest de la poutre sont pliés de haut en bas. La position et l'état des plaques de cintrage montrent qu'il n'a pu y avoir aucun glissement longitudinal, car les deux plaques placées vers le nord aurait été rasées. La preuve indique que quand l'angle sud-ouest s'est affaissé, il y a eu rotation latérale de l'extrémité sud-est de la travée sur la cheville longitudinale inférieure. Quand ce mouvement se fut continué jusqu'à déterminer une pression latérale plutôt que verticale contre la cheville inférieure, cette cheville a été expulsée. L'expulsion de la cheville inférieure a probablement emporté du même coup le moulage du milieu, et la cheville supérieure, en tombant, s'est logée dans le cran de cheville du moulage inférieur. La rotation de cet angle explique l'écrasement de la plaque de cintrage du nord-ouest et des brides de suspension. La chute de l'angle sud-ouest et le mouvement tournant de cette extrémité de la travée ont projeté le treillis de l'est contre la jambette intérieure, la ployant et la mutilant pour passer finalement à travers la lourde entretoise de l'extrémité comme l'indiquent les marques laissées sur cette jambette.

L'état des montants et des jambettes du nord-ouest est virtuellement identique à celui de l'angle nord-est (voir clichés 14-16-17 et dessin CS2). Dans chaque cas les deux plaques de cintrage du nord "B" (clichés 14 et 16) sont en place et intactes. Les boulons des plaques de cintrage du sud ont été rasés horizontalement et il manque une plaque à chaque poutre. Dans les deux cas les jambettes intérieures de tôle sont pliées dans une certaine mesure et cisaillées "H" (cliché 15) à l'endroit où elles ont passé à travers l'entretoise horizontale de la travée centrale. Les jambettes extérieures à châssis et les jambettes en tôle sont intactes "H1" (cliché 16), sauf que

la plaque de raccord septentrionale sur la jambette à châssis de l'est est légèrement pliée en dehors par suite de la rotation autour de la cheville. Les sommets des poutres elles-mêmes ont été légèrement endommagés sur le côté sud par le glissement final de la travée.

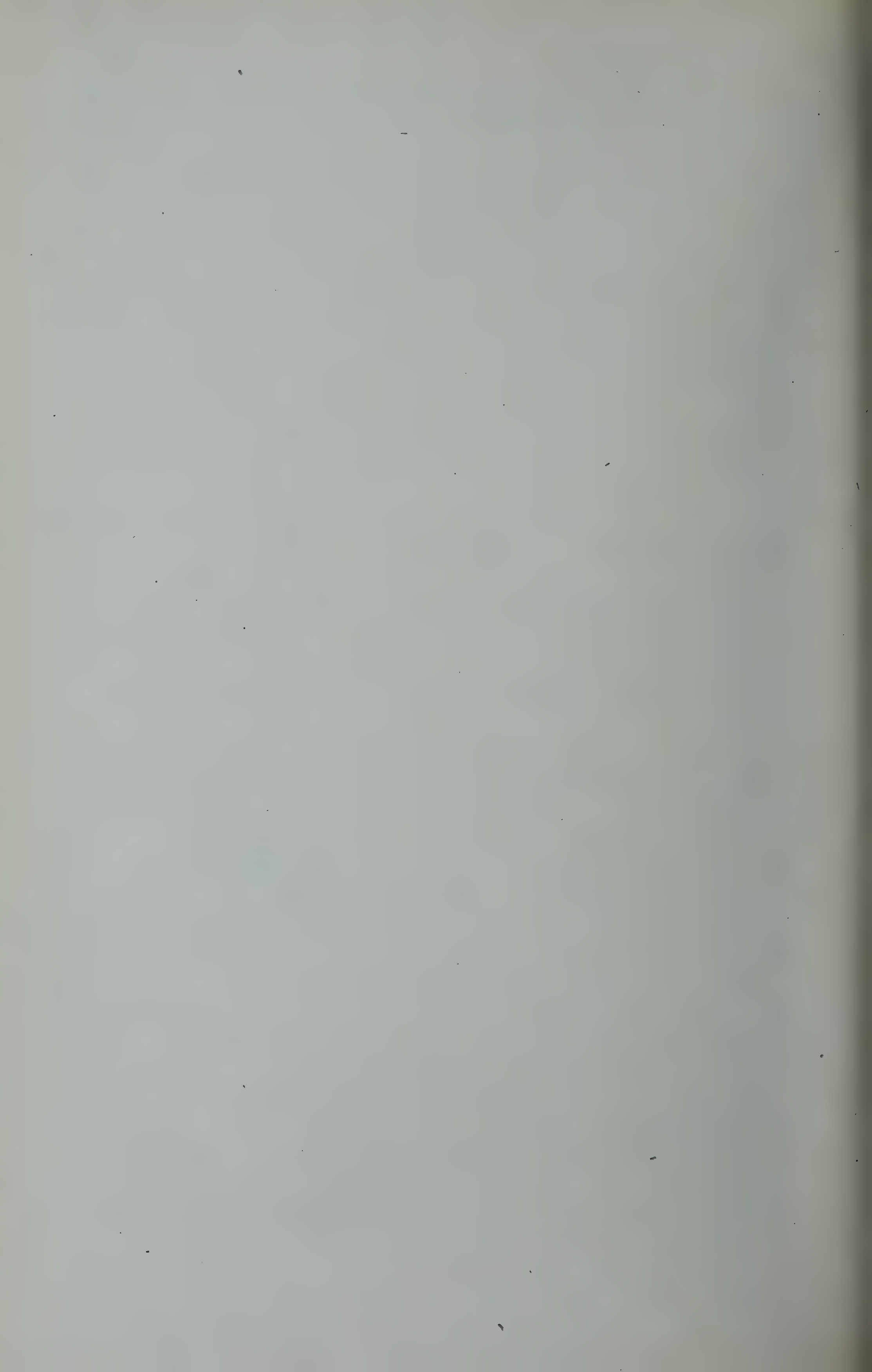
D'après les témoignages ci-dessus, votre commission est convaincue que la cause première de l'accident est la défection de l'une des pièces d'acier temporaires servant au hissage (voir cliché 9) et qui supportait l'angle sud-ouest de la travée centrale. Ces pièces d'acier avaient été fabriquées aux usines de la *Canadian Steel Foundries, Ltd.,* à Montréal, et les épreuves auxquelles les spécimens ont été soumis ont montré que les matériaux employés répondaient sous tous les rapports aux exigences des devis. Le pressage de ces pièces avait été fait aux usines de la *St. Lawrence Bridge Company,* où les pièces avaient été soigneusement inspectées. Elles avaient aussi été soumises à une épreuve de résistance à Sillery et elles avaient supporté environ 10 pour 100 de plus que la charge qu'elles portaient au cours des opérations de hissage; cet excédent se composait des trains de matériel et des voies temporaires, qui ont été enlevés avant le flottage. Au moment de l'accident les pièces d'acier des autres angles ont été soumises à une surcharge de 70 à 100 pour 100, comme en témoigne l'allongement des jambettes de tôle qui supportaient les extrémités de la travée. En dépit de ce fait, rien n'indique qu'aucune des pièces d'acier ait cédé sur ces points. C'est donc l'avis de votre commission que la défection de la pièce de hissage à l'angle sud-ouest a été causée par une crevasse ou un autre défaut qu'on ne pouvait découvrir, et que, de plus, si la pièce avait été saine aucun accident ne se serait produit.

La membrure qui a manqué (cliché n° 9) faisait partie de l'appareil de hissage appartenant à l'entrepreneur; elle n'était utilisée que pour le dressage et le hissage de la travée centrale et n'entrait nullement dans la structure permanente. La *St. Lawrence Bridge Company* a averti votre commission qu'elle accepte toute la responsabilité de la défection de cette membrure et de la perte de la travée qui en a résulté; elle a déjà fait les démarches nécessaires pour remplacer la structure perdue. Le temps requis pour le parachèvement de ces travaux dépendra de la rapidité avec laquelle les matières brutes nous seront livrées. Nous apprenons, toutefois, de la *St. Lawrence Bridge Company,* que les usines ont entrepris de tout livrer en dedans de cinq mois et que le travail a déjà commencé dans les aciéries. Puisque nous n'avons perdu que 8 pour 100 de la structure en acier et que les 92 pour 100 sont tout à fait terminée le parachèvement du pont ne devrait pas tarder, si les entrepreneurs tiennent leurs promesses.

Lorsque le poids de la travée du centre a été soulevé par les mutules, il en est résulté une défection approximative de 7½ pouces aux extrémités de ces dernières. La libération soudaine de cette charge a été cause que les mutules se sont jetées en haut avec violence, produisant, de la sorte, des vibrations assez fortes pour faire perdre l'équilibre à une personne qui se trouverait là. Nous avons depuis fait un examen très minutieux des mutules sans y découvrir nulle part des avaries ou des défections. Les niveaux des goupilles dans les armatures ainsi que l'alignement des armatures avec les grands piliers ont été scrupuleusement vérifiés au moyen d'instruments sans qu'on y trouvât la moindre variation. Toutes les boucles et toutes les commissures dans les mutules, y compris l'entretoisement, ont été examinées et nous n'avons rencontré aucun indice de variation. Les rivets dans l'entretoisement suspendu et d'autres commissures importantes ont été examinés avec soin et nous n'avons pas trouvé de relâchement dans les rivets. Votre commission est bien persuadé que les mutules n'ont souffert aucun dommage.

Ci-annexé se trouve une liste des plans et des clichés qui accompagnent ce rapport.

C. N. MONSARRAT,
RALPH MODJESKI,
H. P. BORDEN.



MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUES DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1917

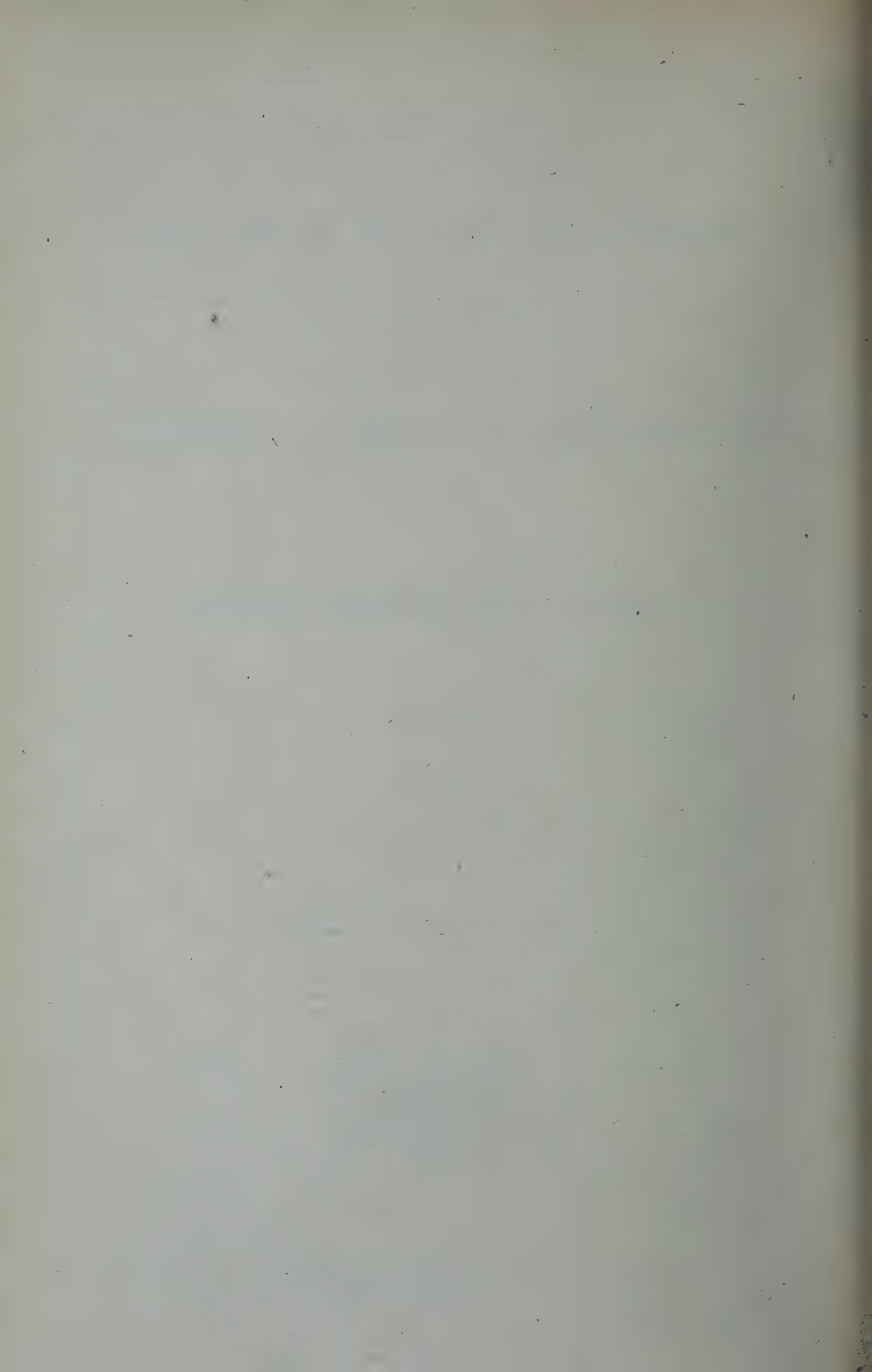
(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918

[N° 20a—1918]



A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., C.G.M.G., G.C.O.V.. *etc., etc., Gouverneur général et commandant en chef du Dominion du Canada.*

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence les Statistiques des Canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1917.

Le tout respectueusement soumis,

J. D. REID,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable J. D. Reid,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1917.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,

OTTAWA, 1er mai 1918.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1917.

RAPPORT ABRÉGÉ.

Vu l'état de guerre actuelle, nous avons trouvé à propos de diminuer le volume de la statistique. Cependant tous les chiffres ont été mis en tableaux que l'on pourra consulter quand ce sera nécessaire.

VOLUME ET RÉPARTITION DU TRAFIC.

—	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	15,447,092	....	1,366,557
Welland	2,490,542	....	54,422
St-Laurent	3,391,144	23,080	....
Chambly	434,818	35,841	....
St-Pierre	62,254	52,625	....
Murray	57,603	10,923	....
Ottawa	214,835	....	22,816
Rideau	84,549	....	20,881
Trent	48,924	3,915	....
St-André	7,174	....	6,264
Total	22,238,935	126,384	1,470,940

TRAFIC BRUT DEPUIS 1905.

	Tonnes.
1905	9,371,744
1906	10,523,185
1907	20,543,639
1908	17,502,820
1909	33,720,748
1910	42,990,608
1911	38,030,353
1912	47,587,245
1913	52,053,913
1914	37,023,237
1915	15,198,803
1916	23,583,491
1917	22,238,935

RÉSUMÉ DU TRAFIC.

Canaux.	Produits agricoles.	Produits d'animaux.	Articles manufacturés.	Produits de la forêt.	Produits des mines.	Total.
1917.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	2,670,744	172	322,113	32,889	12,421,174	15,447,092
Welland	562,669	....	184,290	243,965	1,499,618	2,490,542
St-Laurent	564,185	4,899	236,197	469,433	2,116,430	2,391,144
Chambly	15,280	138	18,664	259,713	141,023	434,818
St-Pierre	6,601	2,721	6,931	2,218	43,783	62,254
Murray	325	....	6,956	9	50,313	57,603
Ottawa	3,467	3,410	24,682	98,539	84,737	214,835
Rideau	3,225	1,872	10,779	11,826	56,847	84,549
Trent	1,191	220	2,384	44,810	319	48,924
St-André	5	7	162	7,000	....	7,174
Total	3,827,692	13,439	813,158	1,170,402	16,410,856	22,238,935

——	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.
Produits agricoles	14·51	16·40	21·51	34·11	21·96	17·21
Produits d'animaux	·04	·04	·04	·07	·04	·06
Articles manufacturés	4·68	3·61	3·29	7·21	3·53	3·65
Produits de la forêt	3·43	3·22	4·38	9·83	5·87	5·26
Produits des mines	77·34	76·73	70·78	48·78	68·60	73·82

TRAFIC CANADIEN ET DES ÉTATS-UNIS.

Aucun des canaux du Canada ni de ceux des Etats-Unis n'imposent de péages. Une réciprocité complète existe à l'usage de ces voies d'eau artificielles.

COMPARAISON DU TRAFIC.

Année.	Navires canadiens.		Navires des Etats-Unis.		Tonnage du fret.		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Canada.	Etats-Unis.	Total.
1908	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,190,673	17,502,820
1909	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353
1912	27,371	10,237,335	11,785	24,636,190	9,376,529	38,210,716	47,587,245
1913	28,654	12,078,041	10,739	24,238,788	11,130,875	40,923,038	52,053,913
1914	26,125	12,050,856	7,742	15,636,414	9,382,206	27,641,031	37,023,237
1915	21,575	9,398,207	6,415	7,385,101	6,789,423	8,409,380	15,198,803
1916	23,002	9,839,029	6,800	10,660,839	7,486,962	16,096,529	23,583,491
1917	21,588	9,831,604	6,594	10,259,772	5,964,369	16,274,566	22,238,935

TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN.

Depuis 1895 le volume du blé canadien transporté annuellement par le canal canadien au Sault-Ste-Marie a été comme suit:—

	Boisseaux.
1895	1,087,800
1896	7,274,000
1897	9,130,167
1898	3,456,934
1899	7,699,267
1900	5,573,267
1901	5,893,034
1902	19,896,900
1903	25,807,800
1904	25,250,969
1905	22,603,500
1906	26,361,400
1907	34,602,000
1908	41,793,300
1909	48,047,833
1910	51,774,833
1911	63,641,000
1912	83,743,034
1913	101,066,133
1914	77,467,833
1915	48,727,911
1916	82,807,342
1917	60,551,243

COMPARAISON DE 1915, 1916 ET 1917.

—	1915.	1916.	1917.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Par le canal canadien	48,727,911	82,807,342	60,551,243
Par le canal américain	121,389,950	102,196,325	98,023,019
Total	170,117,861	185,003,667	158,574,262

La quantité totale de blé canadien, sous forme de farine, a été de 13,230,850 boisseaux. 2,940,189 barils de farine ont été représentés comme blé sur la base de 4½ boisseaux par baril.

Le montant total de blé passé par voie d'eau en 1917 serait comme suit:—

	Boisseaux.
Par le canal canadien	60,551,243
Par le canal américain	98,023,019
Sous forme de farine	13,230,850
Total	171,805,112

Les consignations transportées par les canaux, soit canadiens soit américains, au Sault-Sainte-Marie, de Port-Arthur-Fort-William, sont indiquées comme suit:—

De	1915.	1916.	1917.
Port-Arthur à Fort-William.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
A Montréal	3,512,410	1,233,982	1,280,170
Aux ports de la baie Georgienne	25,065,999	46,406,749	52,453,042
Aux autres ports canadiens	33,067,613	28,029,847	31,369,487
A Buffalo	106,784,542	106,349,943	72,872,692
Total	168,430,564	182,020,521	157,975,391

Au total précédent, pour 1917 doivent être ajoutés 598,871 boisseaux de blé canadien transportés de Duluth à Montréal.

L'expression "autres ports canadiens" signifie le Port-Colborne situé à l'entrée ouest du canal Welland.

TRANSPORT DU BLÉ, PAR MOIS, EN 1917.

1917.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Canal canadien.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William-Port-Arthur à Montréal	...	45,000	205,500	158,980	129,000	164,266	304,800	17,200	40,000	1,064,746
" La baie Georgienne	...	5,728,500	6,393,880	1,658,806	1,020,640	277,000	4,157,397	5,113,678	2,860,700	27,210,601
" D'autres ports canadiens	...	2,427.000	1,549,402	2,650,883	2,126,000	1,960,675	2,476,000	3,657,700	573,000	17,420,660
" Buffalo	...	4,088,087	2,177,213	363,600	276,500	567,680	2,608,087	4,428,850	345,219	14,855,236
De Duluth-Supérieur à Montréal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" La baie Georgienne	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" D'autres ports canadiens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" Buffalo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total	...	12,288,587	10,325,995	4,832,269	3,532.140	2,969,621	9,546,284	13,217,428	3,818,919	60,551,243
Canal américain.										
De Fort-William-Port-Arthur à Montréal	...	...	...	56,724	...	57,000	56,700	45,000	...	215,424
" La baie Georgienne	...	1,302,575	2,510,750	2,365,280	1,680,939	748,000	7,251,390	6,545,220	2,838,287	25,242,441
" D'autres ports canadiens	...	1,266,525	1,760,000	562,436	2,012,414	1,876,995	3,607,289	2,286,168	577,000	13,948,827
" Buffalo	...	15,121,962	8,263,059	1,779,359	1,032,204	784,496	10,651,162	12,177,958	8,207,255	58,017,456
De Duluth-Supérieur à Montréal	...						...	...	...	...
" La baie Georgienne	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" D'autres ports canadiens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" Buffalo	...	387,991	210,880	...	...	...	...	...	...	598,871
Total	...	18,079,053	12,744,689	4,763,799	4,725,557	3,466,491	21,566,541	21,054,347	11,622,542	98,023,019
Canaux canadien et américain.										
De Fort-William-Port-Arthur à Montréal	...	45,000	205,500	215,704	129,000	221,266	361,590	62,200	40,000	1,280,170
" La baie Georgienne	...	7,031,075	8,904,630	4,024,086	2,701,579	1,025,000	11,408,787	11,658,898	5,698,987	52,453,042
" D'autres ports canadiens	...	3,693,525	3,309,402	3,213,319	4,138,414	3,837,670	6,083,289	5,943,868	1,150,000	31,369,487
" Buffalo	...	19,210,049	10,440,272	2,142,959	1,308,704	1,352,176	13,259,249	16,606,809	8,552,474	72,872,692
De Duluth-Supérieur à Montréal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" La baie Georgienne	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" D'autres ports canadiens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" Buffalo	...	387,991	210,880	...	...	...	...	...	...	598,871
Grand total	...	30,367,640	23,070,684	9,596,068	8.277,697	6,436,112	31,112,825	34,271,775	15,441,461	158,574,262

Il y a eu une très grande quantité de blé en mouvement de Port-Colborne à Montréal durant l'année 1917, qui pourrait proprement être ajoutée au total pour Fort-William, Port-Arthur à Montréal. Port-Colborne a été employé comme port de transbordement. L'on pourrait attribuer le fait que presque tout le blé transporté de la tête des Grands lacs aux " autres ports canadiens " est allé réellement à Montréal.

L'on pourra s'éclaircir sur les tableaux précédents où les totaux mensuels sont diminués à une base de pourcentage, savoir:

	1915.	1916.	1917.		1915.	1916.	1917.
Avril...........	4·8	8·6	....	Septembre.......	7·3	6·1	4·1
Mai	5·5	16·9	19·2	Octobre..........	27·5	8·7	19·6
Juin.............	2·0	11·9	14·5	Novembre.......	29·7	12·0	21·6
Juillet...........	1·9	14·4	6·1	Décembre........	20·0	9·6	9·7
Août............	1·3	11·8	5·2				

TAUX DE FRET PAR VOIE D'EAU.

Des taux de fret très élevés ont été obtenus durant la saison 1917, lesquels peuvent être acceptés comme indice du caractère en général.

Les taux du fret sur les différentes routes durant l'année ont été comme suit:—

	1915.	1916.	1917.
Port-Arthur—Fort-William à Montréal—			
Par tonne, mille....................................	0·132 cent.	0·205 cent.	0·265 cent.
Par boisseau..	4·99 "	7·55 "	9·78 "
Par tonne..	$1·66	$2·52	$3.26
Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne—			
Par tonne, mille....................................	0·282 cent.	0·264 cent.	0·270 cent.
Par boisseau..	3·54 "	4·10 "	4·25 "
Par tonne..	$1·18	$1·37	$1.42
Port-Arthur—Fort-William et autres ports canadiens—			
Par tonne, mille....................................	0·124 cent.	0·169 cent.	0·185 cent.
Par boisseau..	2·84 "	3·68 "	4·18 "
Par tonne..	$94·80 "	1·22	$1.39
Port-Arthur—Fort-William à Buffalo—			
Par tonne, mille....................................	0·159 cent.	0·159 cent.	0·196 cent.
Par boisseau..	3·97 "	4·27 "	5·000 "
Par tonne..	$1·32	$1·42	$1.67

Les taux de Duluth ont été en substance les mêmes que ceux de Port-Arthur-Fort-William.

Afin que la portée des taux de fret précédents soit proprement comprise, dans leurs rapports avec les recettes brutes, une allocation doit être faite pour les frais suivants payés par les propriétaires de navires sur toutes les cargaisons de blé transportées entre Fort-William et Montréal.

Chambre de compensation à Fort-William..	·01 à ·03	cent par boiss.
Arrimeurs à Fort-William..............................	·06	" "
Elévateur à Montréal..............................	·30	" "
Pelletage à Montréal..............................	·20	" "
Total..............................	·59	cent par boiss.

La moyenne des déductions est comme suit: à Port-Colborne, ·44 par boisseau; à Buffalo, ·41; aux ports de la baie Georgienne, ·38.

MOUVEMENT D'AUTRES GRAINS.

Une quantité considérable d'autres grains que le blé est passée par les canaux canadiens et américains au Sault-Sainte-Marie en 1917. Les trois dernières années sont représentées comme suit :—

——	1915.	1916.	1917.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Avoine..............................	26,798,488	57,743,636	37,014,644
Orge..............................	4,496,509	8,679,607	5,149,725
Graine de lin..............................	2,068,582	4,931,569	5,073,760
Total..............................	33,363,579	71,354,812	47,238,129

TONNAGE DES NAVIRES ET DU FRET PASSÉ PAR LE CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Année.	Navires canadiens.		Navires des Etats-Unis.		Total, nombre.	Tonnage des navires.	Tonnage du fret.			Eclusement.	Jours d'ouverture.	Observations.
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.			Canadien.	Etats-Unis.	Total.	Nombre.	Nombre.	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	....	....	595,837	699	87	Canal ouvert le 9 sept. 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	....	....	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	....	....	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	....	....	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	....	....	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	2,081	2,194,748	....	....	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	....	....	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	....	....	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,897	4,351	4,762,746	....	....	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	....	....	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,299	1,692	2,734,349	5,662	5,537,637	....	....	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	....	....	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	5,349	12,115,969	....	....	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Provenance de la cargaison démontrée pour la première fois.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	2,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	
1912	2,643	3,296,229	5,213	22,536,015	7,856	25,832,244	4,090,362	35,579,293	39,669,655	6,200	240	
1913	3,279	3,793,434	5,006	22,181,007	8,285	25,974,441	4,954,734	37,744,590	42,699,324	6,266	246	
1914	3,011	3,473,292	2,966	13,827,870	6,977	17,301,162	3,609,747	23,989,437	27,599,184	4,712	239	
1915	3,000	3,041,003	1,331	5,443,812	4,331	8,484,815	2,561,734	5,189,223	7,750,957	4,374	248	
1916	4,595	4,089,937	2,094	8,703,187	6,689	12,793,124	4,155,911	12,657,738	16,813,649	4,777	245	
1917	3,199	3,182,960	2,138	8,712,604	5,337	11,895,564	2,875,590	12,571,503	15,447,092	4,142	237	

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des Statistiques.

STATISTIQUES DES CANAUX

TABLEAU 1—Etat comparatif du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1916 et 1917.

—	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
1916.													
Sault-Ste-Marie	333,901	2,886,970	2,810	887,239	384,454	11,467,241	704,378	141,656	1,430,543	15,383,106	16,813,649	4,155,911	12,657,738
Welland	157,060	675,282	193,165	3,057	148,046	55,361	1,350	1,311,643	499,621	2,045,343	2,544,964	1,054,480	1,490,484
Saint-Laurent	242,920	881,418	450,157	381	40	....	5,405	1,787,743	698,522	2,669,542	3,368,064	1,581,195	1,786,869
Chambly	4,169	10,504	242,508	....	....	....	....	141,796	246,677	152,300	398,977	257,181	141,796
Saint-Pierre	5,471	4,158	....	....	....	....	....	....	5,471	4,158	9,629	9,629	....
Murray	42,563	2,542	....	....	....	....	....	1,575	42,563	4,117	46,680	45,085	1,595
Ottawa	11,796	160,809	....	54,474	....	....	10,572	....	22,368	215,283	237,651	226,381	11,270
Rideau	58,488	40,165	....	....	....	....	....	6,777	58,488	46,942	105,430	98,653	6,777
Trent	17,767	27,242	....	....	....	....	....	....	17,767	27,242	45,009	45,009	....
Saint-André	12,913	525	....	....	....	....	....	....	12,913	525	13,438	13,438	....
Grand total	892,048	4,689,615	888,640	945,151	532,540	11,522,602	721,705	3,391,190	3,034,933	20,548,558	23,583,491	7,486,962	16,096,529
1917.													
Sault-Ste-Marie	248,394	1,946,779	13,848	676,264	449,710	11,113,538	886,465	112,094	1,598,417	13,848,675	15,447,092	2,875,590	12,571,502
Welland	134,586	689,810	158,609	1,585	13,934	21,966	6,057	1,463,995	313,186	2,177,356	2.490,542	981,914	1,508,628
Saint-Laurent	263,933	795,238	292,214	29,769	17	50	5,257	2,004,666	561.421	2,829,723	3,391,144	1,370,533	[illegible],020,611
Chambly	3,200	8,906	253,353	15,518	....	....	....	153,841	256,553	178,265	434,818	281,292	153,526
Saint-Pierre	14,520	47,734	....	....	....	....	....	....	14,520	47,734	62,254	62,254	....
Murray	51,987	2,418	....	....	....	....	....	3,198	51,987	5,616	57,603	54,405	3,198
Ottawa	12,404	141,681	....	48,392	....	....	12,051	307	24,455	190,380	214,835	200,953	13,882
Rideau	52,285	29,284	....	....	....	....	....	2,980	52,285	32,264	84,549	81,330	3,219
Trent	15,678	33,246	....	....	....	....	....	....	15,678	33,246	48,924	48,924	....
Saint-André	7,003	171	....	....	....	....	....	....	7,003	171	7,174	7,174	....
Grand total	803,990	3,695,267	718,024	771,528	463,661	11,135,554	909,830	3,741,081	2,895,505	19,343,430	22,238,935	5,964,369	16,274,566

TABLEAU 2—Etat indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1917.

Navires.	Nombre total.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
NAVIRES CANADIENS.												
A vapeur et à voiles.												
Sault-Ste-Marie	3,199	1,205,681	1,259,940	113,847	152,676	71,498	106,081	233,702	39,535	1,624,728	1,558,232	3,182,960
Welland	2,554	467,069	436,537	612,605	1,079	25,952	3,328	1,897	727,406	1,116,523	1,168,350	2,284,873
Saint-Laurent	7,327	929,503	912,546	792,458	164	37	....	308	876,970	1,722,306	1,789,680	3,511,986
Chambly	400	24,393	24,956	7,018	....	....	....	....	9,439	31,411	34,395	65,806
Ottawa	1,514	144,320	144,247	....	3,040	....	....	2,166	224	146,486	147,511	293,997
Rideau	1,504	50,889	54,724	53	....	....	....	....	....	50,942	54,724	105,666
Saint-Pierre	1,144	41,032	41,373	....	....	....	....	....	....	41,032	41,373	82,405
Vallée de la Trent	2,967	72,571	70,408	....	....	....	....	....	....	72,571	70,408	142,979
Murray	866	70,285	62,307	1,578	....	....	....	....	759	71,863	63,066	134,929
St.-André	113	14,895	11,198	....	....	....	....	....	....	14,895	11,198	26,093
Total, canadiens	21,588	3,029,638	3,018,236	1,527,559	156,959	97,487	109,409	238,073	1,654,333	4,892,757	4,938,937	9,831,694
NAVIRES AMÉRICAINS.												
Sault-Ste-Marie	2,138	79,323	78,850	42,963	274,018	3,046,816	4,833,094	354,750	2,790	3,523,852	5,188,752	8,712,604
Welland	697	6,437	4,383	140,171	207	38,626	33,070	6,671	261,823	191,905	299,483	491,388
Saint-Laurent	1,374	16,445	11,192	332,565	10,141	16,263	4,594	3,930	424,972	369,203	449,899	819,102
Chambly	2,060	....	487	98,666	3,713	....	....	....	100,104	98,666	104,304	202,970
Ottawa	282	7,436	....	....	13,766	....	....	6,322	1,561	13,758	15,327	29,085
Rideau	16	982	982	....	....	....	....	....	....	982	982	1,964
Saint-Pierre	2	89	....	....	....	....	....	....	....	89	....	89
Vallée de la Trent	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Murray	25	12	158	1,916	5	81	25	146	227	2,155	415	2,570
Saint-André	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, américains	6,594	110,724	96,052	616,281	301,850	3,101,786	4,869,783	371,819	791,477	4,200,610	6,059,162	10,259,772
Grand total, canadiens et américains	28,182	3,140,362	3,114,288	2,143,840	458,809	3,199,273	4,979,192	609,892	2,445,810	9,093,367	10,998,099	20,091,496

TABLEAU 3—État indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1917.

Navires.	Nombre total.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL DU SAULT-STE-MARIE.												
Navires canadiens, à vapeur......	2,923	1,181,697	1,239,275	111,081	152,496	71,498	106,081	233,702	39,187	1,597,978	1,537,039	3,135,017
" " à voiles.......	276	23,984	20,665	2,766	180	....	....	....	348	26,750	21,193	47,943
Total des navires canadiens...	3,199	1,205,681	1,259,940	113,847	152,676	71,498	106,081	233,702	39,535	1,624,728	1,558,232	3,182,960
Navires américains, à vapeur.....	2,107	78,688	78,763	42,963	271,593	3,046,811	4,833,084	353,550	2,790	3,522,012	5,186,230	8,708,242
" " à voiles......	31	635	87	....	2,425	5	10	1,200	....	1,840	2,522	4,362
Total des navires américains..	2,138	79,323	78,850	42,963	274,018	3,046,816	4,833,094	354,750	2,790	3,523,852	5,188,752	8,712,604
Grand total,canal Sault-Ste-Marie.	4,337	1,285,004	1,338,790	156,810	426,694	3,118,314	4,939,175	588,452	42,325	5,148,530	6,746,984	11,895,564
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur......	2,096	359,101	338,008	555,909	1,079	22,697	3,328	1,897	650,669	939,604	993,084	1,932,688
" " à voiles.......	458	116,968	98,529	56,696	....	3,255	....	....	76,737	176,919	175,266	352,185
Total des navires canadiens...	2,554	476,069	436,537	612,605	1,079	25,952	3,328	1,897	727,406	1,116,523	1,168,350	2,284,873
Navires américains, à vapeur.....	631	2,732	2,047	128,236	117	36,709	31,391	6,271	242,294	173,948	275,849	449,797
" " à voiles......	66	3,705	2,336	11,935	90	1,917	1,679	400	19,529	17,957	23,634	41,591
Total des navires américains..	697	6,437	4,383	140,171	207	38,626	33,070	6,671	261,823	191,905	299,483	491,388
Grand total, canal Welland........	3,251	482,506	440,920	752,776	1,286	64,578	36,398	8,568	989,229	1,308,428	1,467,833	2,776,261
CANAUX DU ST-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur......	4.068	558,115	532,453	657,214	164	37	....	....	734,285	1,215,366	1,266,902	2,482,268
" " à voiles........	3,259	371,388	380,093	135,244	....	....	....	308	142,685	506,940	522,778	1,029,718
Total des navires canadiens...	7,327	929,503	912,546	792,458	164	37	....	308	876,970	1,722,306	1,789,680	3,511,986
Navires américains, à vapeur.....	1,026	1,161	1,484	328,781	....	16,263	3,294	223	422,428	346,428	427,206	773,634
" " à voiles.......	348	15,284	9,708	3,784	10,141	....	300	3,707	2,544	22,775	22,693	54,468
Total des navires américains..	1,374	16,445	11,192	332,565	10,141	16,263	3,594	3,930	424,972	369,203	449,899	819,102
Grand total, canaux St-Laurent...	8,701	945,948	923,738	1,125,023	10,305	16,300	3,594	4,238	1,301.942	2,091,509	2,239,579	4,331,088

Canal Chambly.												
Navires canadiens, à vapeur	142	19,973	20,285	....	....	....	....	....	....	19,973	20,285	40,258
" " à voiles	258	4,420	4,671	7,018	....	....	....	....	9,439	11,438	14,110	25,548
Total des navires canadiens	400	24,893	24,956	7,018	....	....	....	....	9,439	31,411	34,895	65,806
Navires américains, à voiles	2,060	....	487	98,666	3,713	....	....	....	100,104	98,666	104,304	202,970
Total des navires américains	2,060	....	487	98,666	3,713	....	....	....	100,104	98,666	104,304	202,970
Grand total, canal Chambly	2,460	24,393	25,443	105,684	3,713	....	....	....	109,543	130,077	138,699	268,776
Canaux de l'Ottawa.												
Navires canadiens, à vapeur	693	73,990	68,961	....	1,344	....	....	1,120	224	75,110	70,529	145,639
" " à voiles	821	70,330	25,286	....	1,696	....	....	1,046	....	71,376	76,982	148,358
Total des navires canadiens	1,514	144,320	144,247	....	3,040	....	....	2,166	224	146,486	147,511	293,997
Navires américains, à voiles	282	7,436	....	....	13,766	....	....	6,322	1,561	13,758	15,327	29,085
Total des navires américains	282	7,436	....	....	13,766	....	....	6,322	1,561	13,758	15,327	29,085
Grand total, canaux de l'Ottawa	1,696	151,756	144,247	....	16,806	....	....	8,488	1,785	160,244	162,838	323,082
Canal Rideau.												
Navires canadiens, à vapeur	1,350	41,401	45,698	53	....	....	....	....	....	41,454	45,698	87,152
" " à voiles	154	9,488	9,026	....	....	....	....	....	....	9,488	9,026	18,514
Total des navires canadiens	1,504	50,889	54,724	53	....	....	....	....	....	50,942	54,724	105,666
Navires américains, à voiles	16	982	982	....	....	....	....	....	....	982	982	1,964
Total des navires américains	16	982	982	....	....	....	....	....	....	982	982	1,964
Grand total, canal Rideau	1,520	51,871	55,706	53	....	....	....	....	....	51,924	55,706	107,630
Canal St-Pierre.												
Navires canadiens, à vapeur	316	17,285	14,319	....	....	....	....	....	....	17,285	14,319	31,604
" " à voiles	828	23,747	27,054	....	....	....	....	....	....	23,747	27,054	50,801
Total des navires canadiens	1,144	41,032	41,373	....	....	....	....	....	....	41,032	41,373	82,405
Navires américains, à vapeur	1	8	....	....	....	....	....	....	....	8	....	8
" " à voiles	1	81	....	....	....	....	....	....	....	81	....	81
Total des navires américains	2	89	....	....	....	....	....	....	....	89	....	89
Grand total canal St-Pierre	1,146	41,121	41,373	....	....	....	....	....	....	41,121	41,373	82,494

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1917—*Fin.*

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAUX DE LA VALLÉE DE TRENT												
Navires canadiens, à vapeur.......	2,548	60,939	59,329	....	....	....	....	....	....	60,939	59,329	120,268
" " à voiles........	419	11,632	11,079	....	....	....	....	....	....	11,632	11,079	22,711
Total des navires canadiens...	2,967	72,571	70,408	....	....	....	....	....	....	72,571	70,408	142,979
Gr. total, can. de la Val. de la Trent	2,969	72,571	70,408	....	....	....	....	....	....	72,571	70,408	142,979
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur.......	669	41,478	38,431	544	....	....	....	....	318	42,022	38,749	80,771
" " à voiles........	197	28,807	23,876	1,034	....	....	....	....	441	29,841	24,317	54,158
Total des navires canadiens...	866	70,285	62,307	1,578	....	....	....	....	759	71,863	63,066	134,929
Navires américains, à voiles......	25	12	158	1,916	5	81	25	146	227	2,155	415	2,570
Total des navires américains..	25	12	158	1,916	5	81	25	146	227	2,155	415	2,570
Grand total, canal Murray........	891	70,297	62,465	3,494	5	81	25	146	986	74,018	63,481	137,499
CANAL ST-ANDRÉ.												
Navires canadiens, à vapeur.......	85	7,440	6,150	....	....	....	....	....	....	7,440	6,150	13,590
" " à voiles........	28	7,455	5,048	....	....	....	....	....	....	7,455	5,048	12,503
Total des navires canadiens...	113	14,895	11,198	....	....	....	....	....	....	14,895	11,198	26,093
Grand total, canal St-André......	113	14,895	11,198	....	....	....	....	....	....	14,895	11,198	26,093

TABLEAU 7 (n° 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de navigation en 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	10,718				32				10,750		10,750	10,718	32
Orge		57,858		11,394		18,884		432		88,568	88,568	69,252	19,316
Ciment, briques, etc	219				200				419		419	219	200
Houille anthracite					70,050		99,500		169,550		169,550		169,550
Houille bitumineuse	150				333,649		744,538		1,078,337		1,078,337		1,078,337
Coke	607						2,100		2,707		2,707		2,707
Viandes préparées		1								1	1	1	
Lin		9,892		9,895		10,108				29,895	29,895	19,787	10,108
Farine	20	277,974		1,023		54,030			20	333,027	333,047	279,017	54,030
Foin	65								65		65	65	
Fer en gueuse et en loupe	2,961								2,961		2,961	2,961	
Fer et acier, tout autre	7,876	1,024			6,968				14,844	1,024	15,868	6,600	9,268
Marchandises	212,079	5,571	2,284	4,135	24,646	4,715	19,502	219	258,511	14,640	273,151	220,322	52,829
Avoine		175,673		48,771		3,274		3,400		231,118	231,118	226,994	4,124
Autres produits, moulin		29,656				240				29,896	29,896	29,656	240
Autres bois	883	2,534					153		1,036	2,534	3,570	3,417	153
Minerai, tout autre				11,466	1,106		5,015		6,121	11,466	17,587	11,466	6,121
Minerai de cuivre						8,644				8,644	8,644		8,644
Minerai de fer				143,922	2,000	10,865,107	15,457	100,548	17,457	11,109,577	11,127,034	137,706	10,989,328
Pétrole	501				59				560		560	501	59
Volailles, gibier et poissons		57								57	57	57	
Bois à pâte à papier	1,500	750	11,564			7,500			13,064	8,250	21,314	13,814	7,500
Seigle						5,733				5,733	5,733		5,733
Bois de service, scié	411	2,481				1,167		2,527	411	6,175	6,586	3,667	2,919
Bardeaux						1,419				1,419	1,419		1,419
Sucre	1,508								1,508		1,508	1,508	
Sel	5,747				11,000				16,747		16,747	3,747	11,000
Sable et pierre		17,115					200		200	17,115	17,315	17,115	200
Blé	3,000	1,366,079		445,658		132,717		4,968	3,000	1,949,422	1,952,422	1,814,737	137,685
Vins, liqueurs et bières	149								149		149	149	
Laine		114								114	114	114	
Total, fret	248,394	1,946,779	13,848	676,264	449,710	11,113,538	886,465	112,094	1,598,417	13,848,675	15,447,092	2,875,590	12,571,502

TABLEAU 7 (n° 2) ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	10,958								10,958		10,958	10,958	
Orge		24,437						1,434		25,871	25,871	25,871	
Houille, anthracite					2,026		6,057		8,083		8,083		8,083
" bitumineuse								1,292,584		1,292,584	1,292,584		1,292,584
Coke								2,200		2,200	2,200		2,200
Maïs		6,390				1,316				7,706	7,706		7,706
Lin		3,060								3,060	3,060	3,060	
Farine		7,348				1,100				8,448	8,448	7,348	1,100
Fer, en gueuse et loupe	1,651								1,651		1,651	1,651	
„ et acier, tout autre	5,084		160						5,244		5,244	5,244	
Marchandises	43,292		200		1,568	250		73	45,060	323	45,383	43,492	1,891
Avoine		80,747						1,853		82,600	82,600	80,143	2,457
Autres bois								28		28	28		28
Minerai, tout autre			900		8,206				9,106		9,106		9,106
" de fer					1,014			10,153	1,014	10,153	11,167		11,167
Pétrole	60	93,214				300		26,157	60	119,671	119,731	97,058	22,673
Bois à pulpe	70,923		154,664						225,587		225,587	225,587	
Bois de service, scié				1,585		12,569		4,176		18,330	18,330	1,585	16,745
Bois équarri	20								20		20	20	
Sucre	860								860		860	860	
Sable et pierre	1,275	46,061	2,685		1,120			125,337	5,080	171,398	176,478	50,021	126,457
Blé		428,553				6,431				434,984	434,984	428,553	6,431
Vins, liqueurs et bières	463								463		463	463	
Total, fret	134,586	689,810	158,609	1,585	13,934	21,966	6,057	1,463,995	313,186	2,177,356	2,490,542	981,914	1,508,628

TABLEAU 7 (n° 3)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada		Tonnes.		Nomber total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	10,958								10,958		10,958	10,958	
Orge		24,437						1,434		25,871	25,871	25,871	
Houille, anthracite					2,026		6,057		8,083		8,083		8,083
" bitumineuse								1,259,263		1,259,263	1,259,263		1,259,263
Coke								2,200		2,200	2,200		2,200
Maïs		6,390				1,316				7,706	7,706		7,706
Lin		3,060								3,060	3,060	3,060	
Farine		7,348				1,100				8,448	8,448	7,348	1,100
Fer, en gueuse et loupe	1,651								1,651		1,651	1,651	
Fer et acier, tout autre	5,084		160						5,244		5.244	5,244	
Marchandises	43,242		200		1,568	250		73	45,010	323	45,333	43,442	1,891
Avoine		80,747						1,853		82,600	82,600	80,143	2,457
Autres bois								28		28	28		28
Minerai, tout autre			900		8,206				9,106		9,106		9,106
Fer					1,014			10,153	1,014	10,153	11,167		11,167
Pétrole	60	79,327				300		26,157	60	105,784	105,844	83,171	22,673
Bois de pulpe	2,835		154,664						157,499		157,499	157,499	
Bois de sciage				1,585		12,569		4,176		18,330	18,330	1,585	16,745
Bois équarri	20								20		20	20	
Sucre	860								860		860	860	
Sable et pierre			2,685		1,120			300	3,805	330	4,105	2,685	1,420
Blé		428,553				6,431				434,984	434,984	428,553	6,431
Vins, liqueurs et bières	463								463		463	463	
Total fret	65,173	629,862	158,609	1,585	13,934	21,966	6,057	1,305,637	243,773	1,959,050	2,202,823	852,553	1,350,270

TABLEAU 7 (n° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Houille, bitumineuse	....	....	....	....	....	....	....	33,321	....	33,321	33,321	....	33,321
Marchandises	50	....	....	....	....	....	....	....	50	....	50	50	....
Pétrole	....	13,887	....	....	....	....	....	....	....	13,887	13,887	13,887	....
Bois à pulpe	68,088	....	....	....	....	....	....	....	68,088	....	68,088	68'088	....
Sable et pierre	1,275	46,061	....	....	....	....	....	125,037	1,275	171,098	172,373	47,336	125,037
Total, fret	69,413	59,948	....	....	....	....	....	158,358	69,413	218,306	287,719	129,361	158,358

TABLEAU 7 (n° 5)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	133	1							1 3	1	134	134	
Tous autres animaux	991	3,140							991	3,140	4,131	4,131	
Orge		23,075								23,075	23,075	23,075	
Sarrasin	4	5	3						7	5	12	9	3
Ciment, briques, etc	19,266	383					1,157	708	20,423	1,091	21,514	18,963	2,551
Houille, anthracite	1,676	405						524,040	1,676	524,445	526,121	428	525,693
Houille, bitumineuse	5,064	7,223		600			1,943	1,446,933	7,007	1,454,756	1,461,763	12,626	1,449,137
Maïs	43	3,912						3,849	43	7,761	7,804	46	7,758
Viandes préparées	19	34							19	34	53	53	
Lin		2,276								2,276	2,276	2,276	
Farine	1,104	9,900						1,100	1,104	11,000	12,104	11,004	1,100
Fruits et légumes	332	356							332	356	688	688	
Foin	5,019	1,943							5,019	1,943	6,962	6,962	
Peaux et cuir	2	33			1				3	33	36	35	1
Effets de ménages	1,704	3,710	1						1,705	3,710	5,415	5,414	1
Fer en gueuse et loupe	2,234	208				56			2,234	258	2,492	2,442	50
Fer et acier, tout autre	5,765	15,180	200		1				5,966	15,180	21,146	21,145	1
Bestiaux	123	368	1		1				125	368	493	491	2
Marchandises	45,230	48,272	15		12		1,857	3,625	47,114	51,897	99,011	91,670	7,341
Avoine	1,173	82,140							1,173	82,140	83,313	83,313	
Autre prod. de moulin	168	848							168	848	1,016	1,016	
Autres produits d'entrepôt	115	52			2				117	52	169	167	2
Autres bois	2,328	2,081						28	2,328	2,109	4,437	4,409	28
Minerai, tous autres	150								150		150	150	
Minerai, de fer								2,218		2,218	2,218		2,218
Pois	5	26							5	26	31	31	
Pétrole	15,336	42,088						21,490	15,336	63,578	78,914	57,424	21,49)
Volailles, gib. et poisson		17								17	17	17	
Pommes de terre	25	176							25	176	201	201	
Bois de pulpe	70,134		291,974						362,108		362,108	362,108	
Seigle	3								3		3	3	
Bois de service, scié	23,637	49,134		29,169					23,637	78,303	101,940	101,940	
Bardeaux		3	20						20	3	23	18	5
Bois équarri	65	860							65	860	925	925	
Sucre	3,454	117							3,454	117	3,571	3,571	
Sel	1,318	200					300	675	1,318	200	1,518	1,518	
Sable et pierre	54,987	70,216							55,287	70,891	126,178	122,948	3,230
Blé	449	426,251							449	426,251	426,700	426,700	
Vins, liqueurs et bières	1,877	605							1,877	605	2,482	2,482	
Totaux, fret	263,933	795,238	292,214	29,769	17	50	5,257	2,004,666	561,421	2,829,723	3,391,14'	1,370,533	2,020,611

TABLEAU 7 (n° 6)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports américains à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-U.
Tous autres animaux	68	57							68	57	125	125	
Orge		23,075								23,075	23,075	23,075	
Ciment, briques, etc	2,228								2,228		2,228	2,228	
Houille, anthracite								519,457		519,457	519,457		519,457
" bitumineuse	900							1,430,664	900	1,431,664	1,431,564		1,431,564
Maïs		3,909						1,125		5,034	5,034		5,034
Lin		2,276								2,276	2,276	2,276	
Farine		8,132				1,100				9,232	9,232	8,132	1,100
Fruits et légumes		72								72	72	72	
Effets de ménage	1,402	3,471							1,402	3,471	4,873	4,873	
Fer en gueuse et loupe	1,584								1,584		1,584	1,584	
Fer et acier, tout autre	3,047	12,000	200						3,247	12,000	15,247	15,247	
Marchandises	35,422	36,486							35,422	36,486	71,908	71,908	
Avoine		80,817								80,817	80,817	80,817	
Autres bois								28		28	28		28
Minerai de fer								2,218		2,218	2,218		2,218
Pois		5								5	5	5	
Pétrole	2,840	41,613						21,490	2,840	63,103	65,943	44,453	21,490
Bois de pulpe	67,767		291,974						359,741		359,741	359,741	
Sucre	2,904								2,904		2,904	2,904	
Sel	33								33		33	33	
Blé		425,896								425,896	425,896	425,896	
Vins, liqueurs et bières	960	465							960	465	1,425	1,425	
Total, fret	119,155	638,274	292,174			1,100		1,974,982	411,329	2,614,356	3,025,685	1,044,794	1,980,891

TABLEAU 7 (n° 7)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-U.
Instruments aratoires	133	1							133	1	134	134	
Tous autres animaux	923	3,083							923	3,083	4,006	4,006	
Sarrasin	4	5	3						7	5	12	9	3
Ciment, briques, etc.	17,038	383					1,157	708	18,195	1,091	19,286	16,735	2,551
Houille, anthracite	1,676	405						4,583	1,676	4,988	6,664	428	6,236
" bitumineuse	4,164	7,223		600			1,943	16,269	6,107	24,092	30,199	12,626	17,573
Maïs	43	3						2,724	43	2,727	2,770	46	2,724
Viandes préparées	19	34							19	34	53	53	
Farine	1,104	1,768							1,104	1,768	2,872	2,872	
Fruits et légumes	332	284							332	284	616	616	
Foin	5,019	1,943							5,019	1,943	6,962	6,962	
Peaux et cuir	2	33	1						3	33	36	35	1
Effets de ménage	302	239	1						303	239	542	541	1
Fer en gueuse et loupe	650	208				50			650	258	908	858	50
Fer et acier, tout autre	2,718	3,180			1				2,719	3,180	5,899	5,898	1
Bestiaux	123	368	1		1				125	368	493	491	2
Marchandises	9,808	11,786	15		12		1,857	3,625	11,692	15,411	27,103	19,762	7,341
Avoine	1,173	1,323							1,173	1,323	2,496	2,496	
Autres prod. de moulin	168	848							168	848	1,016	1,016	
Autres produits d'emballage	115	52			2				117	52	169	167	2
Autres bois	2,328	2,081							2,328	2,081	4,409	4,409	
Minérai de fer	150								150		150	150	
Pois	5	21							5	21	26	26	
Pétrole	12,496	475							12,496	475	12,971	12,971	
Volaille, gib. et poisson		17								17	17	17	
Pommes de terre	25	176							25	176	201	201	
Bois de pulpe	2,367								2,367		2,367	2,367	
Seigle	3								3		3	3	
Bois de service	23,637	49,134		29,169					23,637	78,303	101,940	101,940	
Bardeaux		3	20						20	3	23	18	5
Bois équarri	65	860							65	860	925	925	
Sucre	550	117							550	117	667	667	
Sel	1,285	200							1,285	200	1,485	1,485	
Sable et pierre	54,987	70,216					300	675	55,287	70,891	126,178	122,948	3,230
Blé	449	355							449	355	804	804	
Vins, liqueurs et bières	917	140							917	140	1,057	1,057	
Total, fret	144,778	156,964	41	29,769	16	50	5,257	28,584	150,092	215,367	365,459	325,739	39,720

TABLEAU 7 (n° 8)—Etat général indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Total, tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canadien.	Etats-U.
Instruments aratoires	147								147		147	147	
Ciment, briques, etc.	206								206		206	206	
Houille anthracite	68							124,137	68	124,137	124,205	68	124,137
Houille bitumineuse								5,017		5,017	5,017		5,017
Maïs	105								105		105	105	
Viandes préparées	6	2							6	2	8	8	
Farine	705								705		705	705	
Fruits et légumes	118	1,151						195	118	1,346	1,464	1,464	
Foin	9	5,951	6,081						6,089	5,951	12,040	12,040	
Fffets de ménage	6	11							6	11	17	17	
Fer et acier, tout autre	215	25							215	25	240	240	
Bestiaux	12	109							12	109	121	121	
Marchandises	393	785	3,260					13,311	3,653	14,096	17,749	4,558	13,191
Avoine	65	282							65	282	347	347	
Aut. produits de moulin	417	123							417	123	540	540	
Autres produits d'emballage	6	1							6	1	7	7	
Autres bois	29	212	6,826						6,855	212	7,067	7,067	
Pois	8	18							8	18	26	26	
Pétrole	78								78		78	78	
Volailles, gibier et pois		2								2	2	2	
Pommes de terre	49	2							49	2	51	51	
Bois de pulpe			69,844						69,844		67,844	69,844	
Bois de sciage	26	25	167,103	15,518					167,129	15,543	182,672	182,672	
Bardeaux	130								130		130	130	
Sucre	81	5							81	5	86	86	
Sel	125								125		125	125	
Sable et pierre	180	200	240					11,181	420	11,381	11,381	620	11,181
Blé		2								2	2	2	
Vins, liqueurs et bière	16								16		16	16	
Total, fret	3,200	8,906	253,353					153,841	256,553	178,265	434,818	281,292	153,526

TABLEAU 7 (n° 9)—Etat général indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre, pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Total, tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canadien.	Etats-U.
Instruments aratoires	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	2	....
Tous autres animaux	74	....	....	....	....	....	....	....	74	....	74	74	....
Orge	....	4	....	....	....	....	....	....	....	4	4	4	....
Ciment, briques, etc.	176	47	....	....	....	....	....	....	176	47	223	223	....
Houille anthracite	88	....	....	....	....	....	....	....	88	....	88	88	....
Houille bitumineuse	140	41,805	....	....	....	....	....	....	140	41,805	41,945	41,945	....
Maïs	12	....	....	....	....	....	....	....	12	....	12	12	....
Viandes préparées	12	....	....	....	....	....	....	....	12	....	12	12	....
Farine	1,399	16	....	....	....	....	....	....	1,399	16	1,415	1,415	....
Fruits et légumes	676	6	....	....	....	....	....	....	676	6	682	682	....
Foin	209	1	....	....	....	....	....	....	209	1	210	210	....
Peaux et cuir	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1	....
Effets de ménage	20	10	....	....	....	....	....	....	20	10	30	30	....
Fer et acier, tout autre	106	....	....	....	....	....	....	....	106	....	106	106	....
Bestiaux	7	1	....	....	....	....	....	....	7	1	8	8	....
Marchandises	2,566	1,450	....	....	....	....	....	....	2,566	1,450	4,016	4,016	....
Avoine	713	5	....	....	....	....	....	....	713	5	718	718	....
Aut. produits de moulin.	622	29	....	....	....	....	....	....	622	29	651	651	....
Autres produits d'emballage	260	5	....	....	....	....	....	....	260	5	265	265	....
Autres bois	122	20	....	....	....	....	....	....	122	20	142	142	....
Minerais, tous autres	....	865	....	....	....	....	....	....	....	865	865	865	....
Minerai, de fer	....	80	....	....	....	....	....	....	....	80	80	80	....
Pois	5	....	....	....	....	....	....	....	5	....	5	5	....
Pétrole	632	27	....	....	....	....	....	....	632	27	659	659	....
Volaille, gibier et poiss.	172	2,188	....	....	....	....	....	....	172	2,188	2,360	2,360	....
Pommes de terre	2,872	31	....	....	....	....	....	....	2,872	31	2,903	2,903	....
Bois de sciage	1,599	199	....	....	....	....	....	....	1,599	199	1,798	1,798	....
Bardeaux	190	84	....	....	....	....	....	....	190	84	274	274	....
Bois équarri	4	....	....	....	....	....	....	....	4	....	4	4	....
Sucre	131	16	....	....	....	....	....	....	131	16	147	147	....
Sel	1,708	40	....	....	....	....	....	....	1,708	40	1,748	1,748	....
Sable et pierre	....	805	....	....	....	....	....	....	....	805	805	805	....
Blé	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1	....
Laine	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1	....
Total, fret	14,520	47,734	....	....	....	....	....	....	14,520	47,734	62,254	62,254	....

TABLEAU 7 (n° 10)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Houille bitumineuse	90	100						3,198	90	3,298	3,388	190	3,198
Fruits et légumes	325								325		325	325	
Marchandises	4,539	2,309							4,539	2,309	6,848	6,848	
Bois de service, scié		9								9	9	9	
Sucre	108								108		108	108	
Sable	46,925								46,925		46,925	46,925	
Total, fret	51,987	2,418						3,198	51,987	5,616	57,603	54,405	3,198

TABLEAU 7, n° 11—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Instruments aratoires	123	8							123	8	131	131	
Tous autres animaux	147	2,625							147	2,625	2,772	2,772	
Sarrasin	4								4		4	4	
Ciment, briques, etc	1,643	115							1,643	115	1,758	1,758	
Houille, anthracite	632	775					317		949	775	1,724	8	1,716
" bitumineuse	125						3,683	307	3,808	307	4,115	125	3,990
Maïs	30	1							30	1	31	31	
Viandes préparées	14	7							14	7	21	21	
Lin	1								1		1	1	
Farine	526	106							526	106	632	632	
Fruits et légumes	185	68							185	68	253	253	
Foin	40	1,352							40	1,352	1,392	1,392	
Peaux et cuir	2	38							2	38	40	40	
Effets de ménage	144	85							144	85	229	229	
Fer en gueuse et loupes	211	16							211	16	227	227	
Fer et acier, tout autre	799	150							799	150	949	949	
Bestiaux	97	349							97	349	446	446	
Marchandises	4,554	5,719					8,051		12,605	5,719	18,324	10,148	8,176
Avoine	93	120							93	120	213	213	
Autres prod. de moulin	108	502							108	502	610	610	
Autres produits d'emballage	87	29							87	29	116	116	
Autres produits de bois		10,139								10,139	10,139	10,139	
Pois	4	27							4	27	31	31	
Pétrole	536	87							536	87	623	623	
Volaille, gib. et poisson		15								15	15	15	
Pommes de terre	9	173							9	173	182	182	
Seigle	5								5		5	5	
Bois de service scié	52	37,420		47,078					52	84,498	84,550		
Bardeaux		20								20	20	20	
Bois équarri	19	2,497		1,314					19	3,811	3,830	3,830	
Sucre	376	66							376	66	442	442	
Sel	1,051	94							1,051	94	1,145	1,145	
Sable		78,898								78,898	78,898	78,898	
Blé	89	24							89	24	113	113	
Vins, liqueurs et bière	698	156							698	156	854	854	
Total	12,404	141,681		48,392			12,051	307	24,455	190,380	214,835	200,953	13,882

TABLEAU 7 (n° 12)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau, pendant la saison de navigation 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Tous autres animaux	372	1,301							372	1,301	1,673	1,673	
Ciment, briques, etc.	752	11							752	11	763	524	239
Houille, anthracite	8	51						2,980	8	3,031	3,039	59	2,980
" bitumineuse	39	60							39	60	99	99	
Viandes préparées	19	14							19	14	33	33	
Farine	4	51							4	51	55	55	
Fruits et légumes	15	1							15	1	16	16	
Foin	2,530	424							2,530	424	2,954	2,954	
Peaux et cuir		30								30	30	30	
Effets de ménage	30	12							30	12	42	42	
Fer en gueuse et loupes	127	1							127	1	128	128	
Fer et acier, tout autre	984	15							984	15	999	999	
Bestiaux	1	4							1	4	5	5	
Marchandises	4,097	3,255							4,097	3,255	7,352	7,352	
Avoine		67								67	67	67	
Autres prod. de moulin	15	101							15	101	116	116	
" produits d'emballages	111	20							111	20	131	131	
" bois	287	624							287	624	911	911	
Minerai, tout autre		5								5	5	5	
Pétrole	252	27							252	27	279	279	
Pommes de terre		7								7	7	7	
Bois de pulpe		120								120	120	120	
Bois de service, scié	3,511	5,019							5,511	5,019	10,530	10,530	
Bardeaux	48								48		48	48	
Bois équarri	217								217		217	217	
Sucre	68	33							68	33	101	101	
Sel	603	28							603	28	631	631	
Sable et pierre	35,745	17,964							35,745	17,964	53,709	53,709	
Blé		5								5	5	5	
Vins, liqueurs et bières	450	34							450	34	484	484	
Total, fret	52,285	29,284						2,980	52,285	32,264	84,549	81,330	3,219

TABLEAU 7 (n° 13)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de navigation de 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires	38								38		38	38	
Tous autres animaux	8	43							8	43	51	51	
Ciment, briques, etc.	80	144							80	144	224	224	
Houille anthracite	112	2							112	2	114	114	
" bitumineuse	86	19							86	19	105	105	
Farine	22								22		22	22	
Fruits et légumes	21								21		21	21	
Meubles	123	23							123	23	146	146	
Fer en gueuse et en loupe	5	2							5	2	7	7	
Fer et acier, tout autre	3								3		3	3	
Bétail sur pieds	121	48							121	48	169	169	
Marchandises	978	963							978	963	1,941	1,941	
Autres produits, moulin	43								43		43	43	
" bois	12,083	16,800							12,083	16,800	28,883	28,883	
Pois	9	5							9	5	14	14	
Pétrole	13								13		13	13	
Pommes de terre	15	2							15	2	17	17	
Bois à pâte à papier		13,764								13,764	13,764	13,764	
Seigle	24	24							24	24	48	48	
Bois de service, scié	651	1,155							651	1,155	1,806	1,806	
Bardeaux	53	27							53	27	80	80	
Bois équarri	60	217							60	217	277	277	
Sucre	11								11		11	11	
Sel	1								1		1	1	
Sable et pierre	100								100		100	100	
Blé	1,018	8							1,018	8	1,026	1,026	
Total, fret	15,678	33,246							15,678	33,246	48,924	48,924	

TABLEAU 7 (n° 14)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-André pendant la saison de navigation en 1917.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée,	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Foin	....	5	....	....	....	....	....	....	....	5	5	5	....
Bétail sur pieds	....	7	....	....	....	....	....	....	....	7	7	7	....
Marchandises	3	159	....	....	....	....	....	....	3	159	162	162	....
Autres bois	6,375	....	....	....	....	....	....	....	6,375	....	6,375	6,375	....
Bois de service, scié	625	....	....	....	....	....	....	....	625	....	625	625	....
Total, fret	7,005	171	....	....	....	....	....	....	7,003	171	7,174	7,174	....

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1917

(Traduit de l'anglais)

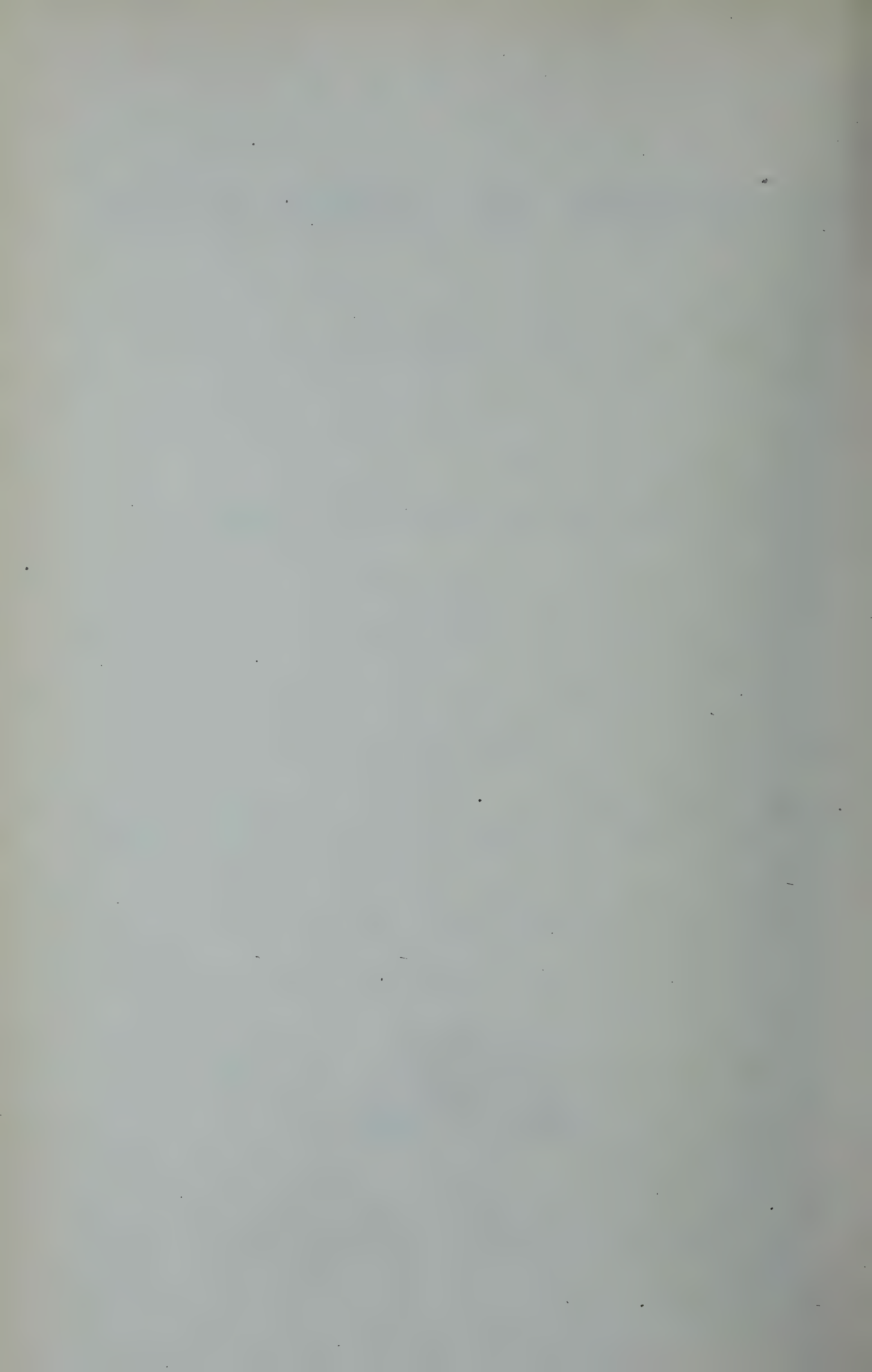
(Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918

[N° 20b—1918.]

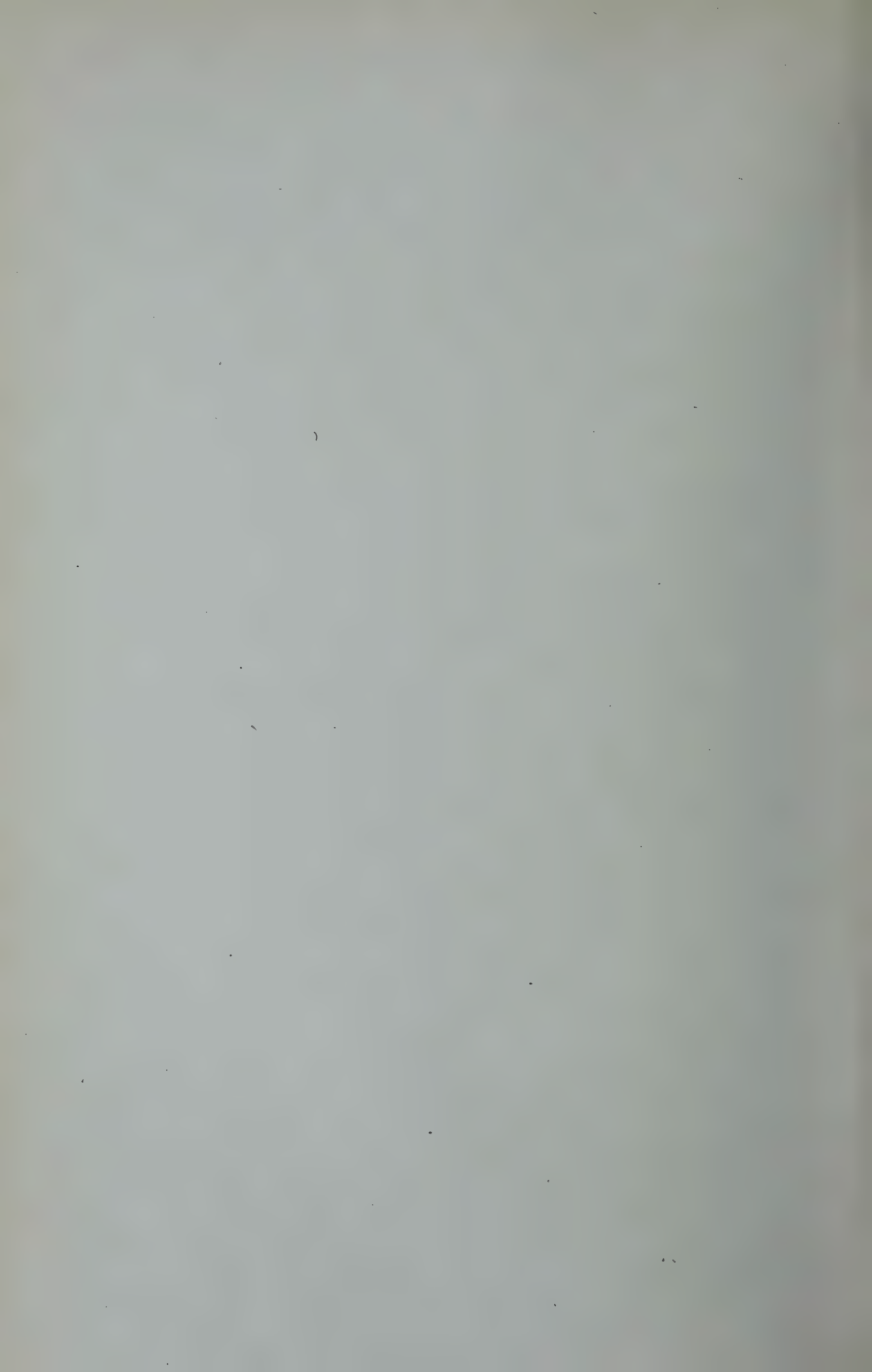


A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc.
Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1917.

J. D. REID,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.



A l'honorable J. D. Reid,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

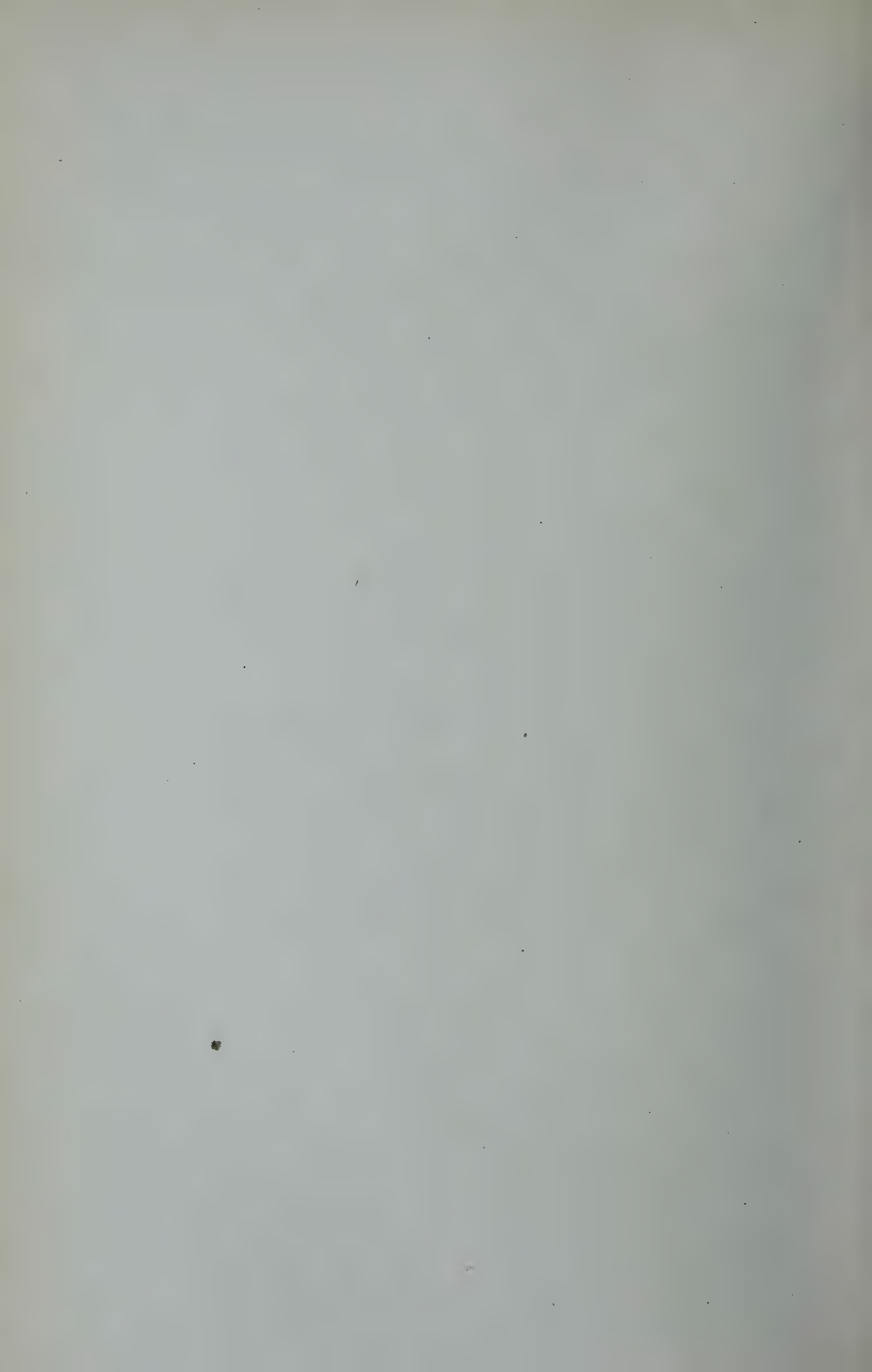
Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du contrôleur des statistiques, section des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1917.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux



BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,
OTTAWA, 4 mars 1918.

A. W. CAMPBELL, I.C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des chemins de fer pour l'année terminée le 30 juin 1917.

L'on constatera qu'il y a eu, durant l'année, une augmentation importante dans le trafic et les recettes brutes, en dépit des conditions anormales causées par la guerre européenne.

Dans les états tabulaires qui constituent l'ensemble de ce rapport, l'on trouvera certains détails relativement aux opérations des chemins de fer à travers le Dominion.

RAPPORT SOMMAIRE.

Vu les conditions créées par la guerre, il a paru à propos d'abréger sensiblement le rapport pour 1917. Les statistiques retranchées seront cependant gardées dans le département, et disponibles lorsque requises.

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

Les statistiques concernant les chemins de fer électriques se trouvent dans cette introduction et dans les tableaux qui composent ce rapport.

PARCOURS DES CHEMINS DE FER.

Le parcours en exploitation a été augmenté de 1,170·15, portant le total à 38,604·20. Les prolongements l'ont été presque entièrement dans les provinces de l'ouest, et se composent du parcours qui, au cours des années précédentes, était rapporté comme étant en voie de construction.

Le relevé du parcours des chemins de fer, au Canada, moins voies sous location, est ici reporté à l'année 1917:

Année.	Milles en opération	Année.	Milles en opération
1835	0	1865	2,240
1836	16	1868	2,270
1846	16	1873	3,832
1847	54	1878	6,226
1850	66	1883	9,577
1851	159	1888	12,163
1852	205	1893	15,005
1853	506	1898	16,870
1854	764	1903	18,988
1855	877	1908	22,966
1856	1,414	1914	30,795
1858	1,863	1915	35,578
1859	1,994	1916	37,434
1860	2,065	1917	38,604

Le développement du nombre de milles de chemin de fer par province depuis 1907 est comme suit :

Provinces.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
Ontario	7,638	7,933	8,229	8,230	8,322	8,546	9,000	9,255	10,702	11,320	11,049
Québec	3,516	3,574	3,663	3,795	3,882	3,883	3,986	4,043	4,677	4,733	4,734
Manitoba	3,074	3,111	3,205	3,221	3,446	3,520	3,993	4,076	4,498	4,310	4,194
Saskatchewan	2,025	2,081	2,631	2,932	3,121	3,754	4,651	5,089	5,327	5,378	6,124
Alberta	1,323	1,323	1,321	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545	3,174	3,894	4,444
Colombie-Britannique	1,686	1,733	1,796	1,832	1,842	1,855	1,951	1,978	3,100	3,604	3,885
Nouveau-Brunswick	1,503	1,509	1,547	1,522	1,548	1,545	1,545	1,839	1,962	1,957	1,959
Nouvelle-Ecosse	1,329	1,344	1,351	1,351	1,354	1,357	1,359	1,365	1,367	1,436	1,422
Ile du Prince-Edouard	267	267	269	269	269	269	279	279	275	275	278
Yukon	91	91	91	91	102	102	102	102	102	102	102
Aux Etats-Unis	......	......	......	......	......	......	225	224	398	426	413

L'augmentation des voies doubles fut en 1917 de 186·25 milles, portant le total à 2,674·91.

Les voies de garage et d'évitement ont augmenté de 827·68 milles, portant le total à 9,224·15.

Les totaux des voies doubles, de garage et d'évitement depuis 1907 sont comme suit :

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
Voies doubles	1,067	1,211	1,464	1,543	1,610	1,752	1,984	2,293	2,451	2,489	2,675
Voies de garage et d'évitement	4,092	4,546	4,761	5,155	5,550	6,149	6,935	7,518	7,852	8,396	9,224

Toutes les voies combinées:

Année.	Milles.	Augmentation.
1907	27,967	
1908	29,068	1,101
1909	30,329	1,261
1910	31,429	1,100
1911	32,559	1,130
1912	34,629	2,070
1913	38,223	3,594
1914	40,605	2,382
1915	45,885	5,280
1916	48,319	2,434
1917	50,503	2,184

Les tableaux n[os] 1, 2 et 3 offrent des renseignements détaillés, sous le rapport du nombre de milles de parcours.

CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

Le capital des chemins de fer en opération s'élevait à $1,985,119,991, représentant une augmentation pour l'année de $91,242,172.

L'augmentation actuelle se trouve plus élevée de $15,142,633. Cette somme, représentant un prêt du gouvernement au chemin de fer Grand-Tronc, a été, durant des années, erronément reportée comme partie de capitalisation de la compagnie. On la éliminée en 1917. Il y a cet autre facteur, que plusieurs lignes considérées comme étant en voie de construction, en 1916, ont été officiellement reconnues comme étant en opération en 1917.

Ce capital était constitué comme suit:

Actions	$ 872,829,993
Débentures consolidées (P.-C.)	216,284,882
Dette d'amortissement	896,005,116
Total	1,985,119,991

La dette d'amortissement était composée des item suivants:

Obligations	$ 812,420,116
Obligations diverses	26,012,000
Obligations sur revenu	25,275,000
Obligations fidéjussoires sur matériel	32,298,000
Total	896,005,116

ACTIONS.

——	1914.	1915.	1916.	1917.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Payant dividendes	492,580,812 00	491,538,059 00	420,697,257 00	364,376,024 00
Ne payant pas de dividendes	360,529,841 00	356,263,042 00	427,572,186 00	508,453,969 00
Montant des dividendes	30,434,601 00	32,341,337 00	32,277,874 00	26,865,424 00
Pour-cent sur actions payant dividen.	6 17	6 58	7 68	7 37
Pour-cent sur toutes les actions	3 56	3 81	3 81	3 02
Par mille de ligne	30,138 00	27,358 00	25,950 00	25,400 00

DETTE CONSOLIDÉE.

——	1914.	1915.	1916.	1917.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Impayés pour cette fin	617,561,386 00	851,724,905 00	869,323,449 00	895,492,856 00
Par mille de ligne affectée	23,481 00	28,129 00	27,282 00	26,892 00

FONDS CONSOLIDÉS.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Montant en circulation (P.C.)	173,307,470 00	176,284,882 00	176,284,882 00	216,284,882 00
Interêt	6,809,520 00	7,008,942 00	7,051,395 00	10,278,672 00
Par mille à de ligne affectée	14,503 00	13,746 00	14,239 00	19,101 00

Le rapport concernant les actions et les dividendes a été complètement revisé pour 1917. Il a été fait, dans la classification, des changements qui ont eu pour effet de réduire les dividendes et d'augmenter l'intérêt sur la dette consolidée.

L'on doit se rappeler que les chemins de fer possédés et mis en opération par le Gouvernement n'ont pas d'actions ni d'obligations en circulation. Dans d'autres cas, ils peuvent avoir des actions et pas d'obligations. Les calculs précédents sont basés sur les faits. Les chemins de fer en construction ne sont pas compris.

Le coût, y compris l'équipement, des lignes possédées et exploitées par l'Etat, pour lesquelles aucune capitalisation n'est mentionnée dans les calculs précédents, est indiqué dans le tableau suivant :

——	Milles.	Capital.	Coût par mille.
		$	$
Intercolonial	1,510	121,118,667	80,211
National Transcontinental	2,003	163,797,784	81,898
Ile du Prince-Edouard	278	11,459,026	41,223
Timiskaming and Northern Ontario	329	20,737,832	63,033
New Brunswick Coal and Railway	58	1,936,600	32,217
Totaux	4,178	319,049,909	....

Depuis que les exposés précédents ont été faits, ainsi que plusieurs calculs s'y rapportant, il a été annoncé officiellement que le parcours exact de l'Intercolonial est de 1,518·39 milles.

Le tableau suivant donne l'exposé de la capitalisation du chemin de fer, par périodes, depuis 1876:

Année.	Actions.	Débentures.	Dette consolidée	Total.
	$	$	$	$
1876	180,955,657	....	76,079,531	257,035,188
1881	199,527,981	....	84,891,313	284,418,293
1886	317,141,948	....	169,359,306	486,501,254
1891	339,769,786	....	292,291,654	632,061,440
1896	361,075,340	....	336,137,601	697,212,941
1901	424,414,314	....	391,696,523	816,110,837
1907	588,563,591	....	583,369,217	1,171,937,808
1913	755,316,516	163,257,224	613,256,952	1,531,830,692
1914	853,110,653	173,307,470	782,402,638	1,808,820,761
1915	847,801,101	176,284,882	851,724,905	1,875,810,888
1916	848,269,488	176,284,882	869,323 449	1,893,877,819
1917	872,829,993	216,284,882	896,005,116	1,985,119,991

La relation entre les dividendes et les recettes nettes du capital-actions durant les onze dernières années est indiquée dans le tableau suivant:

Année.	Débentures.	Intérêt sur débentures.	Actions.	Dividende sur actions.	Percentage sur actions.	Recettes nettes.	Capital-actions et débentures.	Pourcentage.
	$	$	$	$	$	$	$	
1907....	....	....	588,568,591	12,760,435	2·17	42,989,537	588,568,591	7·30
1908....	....	....	607,891,349	12,955,243	2·11	39,614,171	607,891,349	6·51
1909....	....	....	647,534,647	19,230,126	2·97	40,456,252	647,534,647	6·24
1910....	....	....	687,557,387	21,747,914	3·16	53,550,777	687,557,387	7·78
1911....	....	....	749,207,687	30,577,740	4·08	57,698,709	749,207,687	7·70
1912....	....	....	770,459,351	31,164,791	4·04	68,677,213	770,459,351	8·91
1913....	163,257,224	6,337,188	755,316,516	27,333,373	3·72	74,671,160	918,573,740	8·13
1914....	173,307,470	6,805,320	853,110,653	30,434,601	3·56	64,108,280	1,026,418,123	6·25
1915....	176,284,882	7,008,942	847,801,101	32,341,337	3·81	52,111,973	1,024,085,983	5·09
1916....	176,284,882	7,051,395	848,269,488	32,277,874	3·81	81,346,395	1,024,554,325	7·94
1917....	216,284,882	10,278,672	872,829,993	26,865,424	3·02	87,880,842	1,089,114,875	8·07

Il devrait être expliqué que, en 1917, la somme de $6,555,300 qui avait été classée par le Grand-Tronc comme dividendes a été transportée à l'intérêt sur la dette consolidée.

Les recettes nettes indiquées dans le tableau précédent sont déduites par différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation. Les recettes nettes d'après les règles de la comptabilité et non pas dans le sens populaire, sont données au tableau 9, sous le titre de compte du revenu.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La somme des subventions en argent donnée aux chemins de fer par le Dominion, en 1917, s'est élevée à $774,285.68.

Les détails pour subventions aux chemins de fer depuis 1875 sont donnés dans le tableau 5.

Voici l'état des subventions en argent jusqu'au 30 juin:

Année.	Gouvernement fédéral.	Provinces.	Municipalités.
	$ c.	$ c.	$ c.
1876..........	*18,564,352 37	4,203,240 43	5,384,005 70
1882..........	37,371,208 33	17,044,628 91	9,080,944 63
1888..........	c90,644,574 40	23,342,758 82	11,625,050 43
1894..........	102,087,290 06	29,368,697 75	14,374,610 99
1900..........	107,760,795 70	31,310,170 06	16,173,303 45
1906..........	118,474,316 04	43,278,022 12	17,576,538 15
1912..........	e154,075,235 09	35,945,515 16	18,051,323 60
1913..........	163,251,469 42	36,500,015 16	18,078,673 60
1914..........	178,834,528 74	37,023,275 16	f17,914,836 40
1915..........	183,479,192 91	37,437,895 16	17,914,836 40
1916..........	184,719,627 88	37,437,895 16	17,914,836 40
1917..........	185,493,913 56	37,437,895 16	17,914,836 40

* Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord; n'a pas été rapporté dans la suite.

c Prolongement de l'Est $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.

e Ceci comprend un paiement de $6,263,715.86 au Grand-Tronc-Pacifique en vertu de la clause relative au matériel de la convention entre le gouvernement et la compagnie.

f Cette réduction est due au remboursement d'un prêt.

Est comprise avec la subvention au C.C.P., la somme de $7,785,319.54 pour les lignes construites par le gouvernement et remises à la compagnie. De cette somme $6,639,581 sont pour arpentages.

Le relevé suivant indique quelles ont été les sommes versées par les diverses provinces depuis 1875:

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Écosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875.....	....	....	....	....	....	....	....
1881.....	3,183,037 02	1,578,443 27	823,330 00	2,754,000 00	....	....	8,338,810 29
1887.....	5,984,007 52	3,276,071 81	1,653,903 68	3,865,165 00	....	386,250 00	16,674,174 01
1893.....	6,391,932 74	7,864,561 83	2,121,944 55	4,425,281 81	37,500 00	2,623,286 77	23,464,507 70
1899.....	7,281,129 63	11,206,833 10	2,204,847 10	4,506,040 71	37,500 00	2,703,061 77	28,039,412 31
1905.....	8,562,504 47	12,259,285 66	3,991,193 75	4,580,934 71	37,500 00	2,872,887 02	32,304,304 61
1911.....	9,204,616 04	12,333,196 52	6,384,299 75	4,907,486 71	798,209 00	2,878,887 02	36,506,695 04
1915.....	9,669,236 04	12,333,196 52	6,987,849 75	4,907,486 71	1,284,572 00	2,878,887 02	37,437,895 16

Les additions n'ont pas été faites au cours des années suivantes.

L'aide en argent donné par les municipalités, par province, est indiqué dans le tableau suivant:

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Écosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba	Territoires du Nord-Ouest.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875.....	3,774,620 13	513,000 00	....	127,500 00	....	....	....	4,415,120 13
1881.....	5,988,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	....	....	....	8,305,944 63
1887.....	8,055,305 81	2,380,986 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	480,600 00	....	11,500,892 43
1893.....	10,289,453 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	14,272,456 99
1899.....	11,971,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,000 00	22,261,29	16,005,429 28
1905.....	12,930,290 81	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,420,085 65
1911.....	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	207,952 00	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60
1912.....	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60
1913.....	13,361,075 63	3,158,136 08	481,898 10	341,500 00	223,202 50	490,600 00	22,261 29	18,078,673 60
1914.....	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40

Les additions n'ont pas été faites durant les années suivantes.

Suit une analyse dans diverses formes sous lesquelles l'aide en argent a été donné aux compagnies de chemins de fer par le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités:

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Subventions en argent............	$ 110,708,290 57
Prêts............	25,576,533 33
Coût des voies de chemin de fer transférées au Pacifique-Canadien.....	37,785,319 97
Subvention versée au gouvernement de Québec............	5,160,053 83
Clause du matériel, convention du G.-T.-P............	6,263,715 86
Total............	$ 185,493,913 56

On ne peut classer comme subvention en argent l'achat d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour une somme de $33,116,000, par le gouvernement. C'est pourquoi il n'est pas inséré dans cet état et est placé dans un paragraphe ultérieur avec les garanties organisées.

Le gouvernement fédéral a construit aussi et exploite actuellement la division est du chemin de fer National Transcontinental, sur lequel on avait fait, le 31 mars 1917, une dépense totale de $163,797,784.

PROVINCES.

Subventions en argent	$ 29,940,865 16
Prêts	7,197,030 00
Souscriptions d'actions	300,000 00
Total	$ 37,437,895 16

NOTE—$4,447,000 transférés des crédits au compte de prêts.

MUNICIPALITÉS.

Subventions en argent	$ 12,670,837 78
Prêts	2,404,498 62
Souscriptions d'actions	2,839,500 00
Total	$ 17,914,836 40

NOTE—Un prêt de $186,202.50 annulé en 1914.

CONCESSION DES TERRES.

Les terres suivantes ont été concédées aux chemins de fer par:

—	Acres.
Gouvernement fédéral	31,864,074
Province de Québec*	1,681,690
Province de la Colombie-Britannique	8,119,221
Province du Nouveau-Brunswick	1,647,772
Province de la Nouvelle-Ecosse	160,000
Province d'Ontario	624,232
Total	44,096,989

*Voir paragraphe explicatif.

Une explication ici s'impose dans le cas de la province de Québec. Cette province a concédé ses terres sur une base différente de celle des autres provinces. Le rapport officiel est comme suit:

Acres concédés—convertibles	13,324,950
Convertis à 52½ cents de l'acre	$ 6,995,599
Montant converti	$ 4,557,728
Acres concédés—inconvertibles	10,360,934
Acres possédés—inconvertibles	1,681,690

L'état ayant rapport aux octrois de terres par le gouvernement fédéral, tel que revisé par la division des terres des chemins de fer du ministère de l'Intérieur, est comme suit:

Nom de la compagnie.	Etendue d'acres acquis.
Alberta Railway & Irrigation Co (antérieur. la North West Coal & Navigation Company)	1,114,368
Calgary and Edmonton Railway Co	1,888,448
Canadian Northern Railway Co., (ch. de fer d'un point sur le C.C.P. à la Baie-d'Hudson)	2,624,128
Canadian Northern Railway Co. (antérieurement Lake Manitoba Railway & Canal Co.)	798,400
Canadian Pacific Railway Co.—Ligne principale	18,206,986
C.P.R., Pipestone Extension, embranchement de Souris	200 320
C.C.P., embranchement de Souris	1,408,704
Great North West Central Railway Co. (antérieurement North West Central Ry. Co.)	320,000
Manitoba & North Western Railway Co	1,501,376
Manitoba South Western Colonization Railway Co	1,396,800
Canadian Northen Railway Co. (antérieurement Manitoba & South Eastern Ry. Co.)	680,320
Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad and Steamboat Co	1,625,344
Saskatchewan & Western Railway Co	98,880
Total	31,864,074

Le gouvernement n'a pas octroyé de terrains aux chemins de fer depuis 1894

GARANTIES.

Les garanties sur obligations ont été subtituées en grande partie pour d'autres formes d'aide durant ces dernières années. Il a été que très difficile d'avoir un état exact des choses sous ce rapport, particulièrement en ce qui concerne le montant du passif en souffrance. Le tableau suivant est basé sur des rapports officiels des gouvernements fédéral et provinciaux:

	Garanties autorisées.	Obligations émises.	Sommes réalisées.
	$	$	$
Gouvernement fédéral	189,666,539	183,532,523	183,532,523
Manitoba	25,519,553	25,519,553	25,519,553
Alberta	59,495,900	45,120,450	45,120,450
Saskatchewan	47,725,000	28,095,345	22,683,994
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Colombie-Britannique	68,782,072	60,964,599	60,964,599
Nouveau-Brunswick	7,763,000	7,763,000	6,431,562
Québec	280,000	280,000	280,000
Total	407,092,064	359,135,470	352,392,681

Il est bien entendu que l'achat des obligations du Grand-Tronc-Pacifique par le Gouvernement pour un montant de $33,116,000, dont il a été question dans un paragraphe précédent, est compris dans le montant des garanties autorisées; bien que dans ce cas la garantie ne s'applique pas. Cependant, c'est la seule manière que nous ayions de tenir compte de cette somme servant de garantie.

L'état du montant des garanties autorisées pour les six années précédentes est comme suit:

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$	$	$	$	$	$
Gouvernement fédéral	52,439,865	91,983,553	95,486,590	188,965,063	188,965,063	189,666,539
Manitoba	20,899,660	20,899,660	24,059,447	25,221,580	25,221,580	25,221,580
Alberta	25,743,000	45,489,000	45,489,000	55,8104,50	59,410,450	58,736,750
Saskatchewan	11,999,000	32,500,000	33,735,000	41,625,000	41,625,000	47,725,000
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Nouvelle-Ecosse	5,022,000	5,022,000	5,022,000	....	....	....
Colombie-Britannique	23,196,832	38,946,832	59,262,072	80,322,072	80,332,072	80,332,072
Nouveau-Brunswick	700,000	1,893,000	3,654,265	6,063,000	6,063,000	7,763,000
Québec	476,000	476,000	392,000	392,000	392,000	308,000
Total	148,336,357	245,070,045	274,960,374	406,259,165	409,869,165	417,612,941

Les détails, d'après les rapports officiels du gouvernement fédéral et des diverses provinces, sont comme suit:

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

La liste des obligations garanties par le gouvernement fédéral avant le 30 juin 1916 est comme suit:

1. Le Canadian-Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903).

La garantie est pour le capital, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p. 100 par année, durant cinquante ans.

2. Le Canadian-Northern, chap. 11, 7 et 8 Ed. VII (1908).

La garantie est pour le capital-actions-débentures de £1,622,586 19s. 9d. sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ p. 100 par année, durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908 ; intérêt payable tous les six mois.

3. La Canadian-Northern Ontario Railway Company, chap. 6, 1 et 2 George V (1911).

La garantie est pour le capital-actions-débentures de £7,493,835 12s. 4d. sterling, et l'intérêt sur cette somme à 3½ pour 100 par année, durant cinquante ans, à partir du 19 mai 1911 ; intérêt payable tous les six mois. Le montant réellement émis est de £7,350,000.

4. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 9-10 Ed. VII (1910), tel qu'amendé par le chap. 8, 2 George V (1912).

La garantie est pour le capital-actions-débentures de £647,260 5s. 6d. sterling, et l'intérêt sur cette somme au taux de 3½ pour 100 par année, durant 50 ans, depuis le 4 mai 1910, intérêt payable tous les six mois.

5. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 71, 3 Ed. VII (1903) et chap. 24, 4 Ed. VII (1904), et chap. 98, lois de 1905.

La garantie est en obligations à 3 pour 100 de la compagnie de chemins de fer pour une somme équivalente à 75 p. 100 du coût de construction de la section ouest du Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Ce montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont émission de £3,200,000 en 1905, £2,000,000 en 1909 et £2,000,000 en 1910.

L'émission totale autorisée était de £14,000,000, et le surplus non vendu sur le marché, £6,800,000, fut acheté par le gouvernement en vertu de l'acte d'achat d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, 1913. C'est pourquoi il n'y a pas de garantie en circulation pour cette partie de l'émission.

6. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 2 George V (1912).

La garantie est pour le capital-actions-débentures de £733,561 12s. 10d. sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ pour 100 par année, durant cinquante ans, à partir du 1er avril 1912 ; intérêt payable tous les six mois.

7. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 20 des lois de 1914.

Total des garanties autorisées, $16,000,000, intérêt de 4 pour 100. Vendues sur le marché, $3,193,507 ; garantie du gouvernement fédéral contre les avances, $7,500,000 ; garantie par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, $5,306,493.

8. La Canadian-Northern Railway Company, chap. 20 des lois de 1914.

Garanties autorisées, $45,000,000, à 4 pour 100 vendues sur le marché, $17,033,333 ; garantie du gouvernement fédéral contre les avances, $12,500,000 ; garantie de la Columbia Trust Company, New-York, contre avances, $15.333,333.

ALBERTA.

Chemins de fer.	Milles autorisés.	Valeur des obligations au pair.	Parcours en milles par le gouvernement.	Valeur des obligations au pair.
		$		$
Canadian Northern	902·4	13,536,000	774·8	11,022,000
Canadian Northern Western	1,390·	22,530,000	662·57	11,222,250
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	259·5	4,182,500	259·5	4,182,500
Edmonton, Dunvegan and British Columbia Ry	471·	9,420,000	471·	9,420,000
Alberta and Great Waterways	350·	7,000,000	350·	7,000,000
Central Canada	114·	2,280,000	100·	2,000,000
Lacombe and Blindman Valley	39·1	547,400	39·1	273,700
Totaux	3,526·0	59·495,900	2,656·97	45,120,450

SASKATCHEWAN.

	Nombre de milles.	Total autorisé à $15,000 par mille.	Valeur au pair des obligations vendues.	Montant des recettes abandonnées.
		$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Railway Company	1,155	17,325,000 00	13,709,400 00	10,456,495 25
Canadian Northern Saskatchewan Railway Co	255	3,825,000 00	1,174,813 33	782,210 60
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	760	11,400,000 00	11,328,892 00	9,908,627 53
Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Co	605	9,075,000 00	Nil.	Nil.
		41,625,000 00	26,213,105 33	21,147,333 38
Ponts et terminus—				
Canadian Northern Saskatchewan Ry. Co		1,000,000 00	Aucune.	Aucun.
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co		5,100,000 00	1,882,240 00	1,536,660 62
Grand Trunk Pacific Saskatchewan Ry. Co				
		47,725,000 00	28,095,345 33	22,683,994 00

ONTARIO.

A la Canadian Northern Ontario Railway Company—Garantie d'intérêt sur obligations au montant de $7,860,000.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

L'aide donnée par la province de la Nouvelle-Ecosse à la Halifax and South-western Railway Company n'est pas de la nature d'une garantie d'obligations ; mais les faits de ce cas ne peuvent être convenablement classés sous aucun autre titre. Ils sont comme suit :—

En premier lieu, la province a avancé à la compagnie $13,500 par mille sur 257·25 milles de voie ferrée. La compagnie a donné à la province une hypothèque sur tout le système de chemin de fer pour le montant total ainsi avancé, et pour l'intérêt sur les avances durant la construction, mais elle peut racheter l'hypothèque en remboursant la dite somme de $13,500 par mille, moins la somme de $3,200 par mille. Les $3,200 par mille représentent la somme que, en vertu des dispositions d'une loi générale sur le sujet, la province accorde comme subside à une compagnie qui construit un chemin de fer.

Cet arrangement subsista jusqu'à ce qu'une nouvelle convention devint en vigueur sous le chapitre 27 des Lois de 1912, tel qu'amendé par le chap. 64 des Lois de 1913. La nouvelle convention pourvoyait à acquitter l'hypothèque originale, à donner crédit à la compagnie pour la somme de $3,200 par mille, et des intérêts y attachés, à rembourser à la compagnie l'équivalent de £180,400 sterling que la compagnie avait payés sous forme d'intérêts sur l'hypothèque, et à ajouter cette dernière somme au capital dû à la province par la compagnie. L'équivalent de £180,400 sterling fut payé à la Halifax Southwestern Railway Company, non pas en numéraire, mais en débentures de la province pour une somme nominale de £180,400. La dette totale de la compagnie, par suite de cette convention, se trouva fixée à $4,447,000, et l'équivalent de £180,400 sterling se trouvait inclus dans cette somme.

Comme garant de ce montant, la compagnie nantit la province de ses obligations par la Canadian Northern Railway Company, pour une somme de $4,-447,000, obligations portant hypothèque en vertu d'un acte authentique d'hypothèque ou titre hypothécaire sur tout le réseau de la Halifax and Southwestern Railway Company, et la province détient les obligations et perçoit les intérêts qui les grèvent au fur et à mesure qu'ils deviennent dus.

Sous le premier arrangement, la compagnie de chemin de fer ne cédait pas d'obligations à la province, mais se conformait simplement aux clauses de l'hypothèque, et celle-ci s'est trouvée purgée et annulée par la nouvelle convention.

L'avance de $13,500 par mille ne fut pas faite par la province sous forme de livraison d'obligations à la compagnie; elle fut faite en numéraire, la province ayant emprunté l'argent à Londres par l'émission et la vente de titres de rente. L'intérêt sur les obligations garanties que la province détient actuellement dépasse d'environ $\frac{1}{4}$% l'intérêt payable sur le capital de rente, cette différence étant due au fait que les titres de rente ont été vendus au-dessous du pair.

Lorsque les obligations de la Halifax and Southwestern Railway Company seront payées, l'aide provinciale à la compagnie sera représentée par une somme de $3,200 par mille.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

—	Garantie autorisée.	Valeur au pair des oblig. émises.	Montant de la garantie.
	$	$	$
Canadian Northern Pacific Ry	47,975,000	40,157,527	30,900,958
Pacific Great Eastern Ry	20,160,000	20,160,000	18,035,198
Nakusp et Slocan Ry	647,072	647,072	647,072
	68,782,072	60,964,599	49,583,228

Il a été ajouté aux totaux ci-dessus des obligations de la Pacific Great Eastern, autorisées par la législature, au montant de $11,550,000. L'état officiel de 1917 ne mentionne pas ce montant.

MANITOBA.

Les garanties suivantes ont été données à la Canadian Northern Railway Company:—

1,243·73 milles, ligne princ. et embr. dans le Manitoba à $10,000 par mille.	$12,437,286 66
332·3 " " " " " à $13,000 par mille.	4,320,000 00
287·28 " division de Port-Arthur à $20,000 par mille	5,745,586 67
Garanties sur les terminus de Winnipeg	3,000,000 00
Total des garanties	$25,502,873 33

Canadian Northern Manitoba Railway—
12·3 milles à $13,000 par mille .... $ 16,680 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

—	Montant garanti.	Gagné et payé.
	$ c.	$ c.
International	896,000 00	896,000 00
New Brunswick and Seaboard	297,000 00	297,000 00
Southampton	155,000 00	155,000 00
St. John and Quebec	4,250,000 00	3,597,898 70
St. John and Quebec	1,700,000 00	1,020,662 90
Fredericton and Grand Lake	465,000 00	465,000 00
Total	7,763,000 00	6,431,561 60

QUÉBEC.

Garantie des obligations de la Montreal and Western Railway Company pour un montant de $280,000.

COMPTE DU REVENU.

Exploitation—recettes nettes		$ 87,880,842 02
Opérations extérieures—		
Revenus	$ 5,572,488 50	
Dépenses	3,560,828 50	
Recettes nettes	$ 2,011,660 00	
Revenu—autres sources	17,731,038 52	
		19,742,698 52
		$ 107,623,540 54
Moins taxes		4,726,462 17
Revenu collectif brut		$ 102,897,078 37
Déductions—		
Loyer d'autres chemins	$ 3,707,655 03	
Autres loyers	7,242,241 87	
Intérêt sur dette consolidée	30,616,990 49	
Autres intérêts	6,126,569 27	
Fonds d'amortissement	9,733 33	
Autres déductions	3,472,208 82	
		51,175,398 81
Revenu collectif net		$ 51,721,679 56
Répartition du revenu collectif net—		
Dividendes—ordinaires	$ 26,696,343 75	
Dividendes—préférés	10,500,252 30	
Additions et améliorations	1,697 82	
Réserves	93,671 85	
		37,291,965 72
Balance au crédit des profits et pertes		$ 14,429,713 84

Nous devons déclarer que les dividendes précédents sont grossis par l'intérêt sur les actions-débentures du Pacifique-Canadien. Dans ce cas, c'est l'intérêt réel sur débenture d'une classe particulière, qui n'appartient ni aux actions ni à la dette remboursable.

On trouvera les détails au tableau 9.

ACTIF ET PASSIF ACTUELS.

Cette année, pour la première fois, les renseignements au sujet de l'actif et du passif actuels sont donnés. On les trouvera au tableau 9A, et ils jettent une lumière utile sur l'état financier des chemins de fer.

SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer du Canada ont transporté 53,749,680 passagers et 121,926,272 tonnes de marchandises durant l'année 1917.

Le relevé du mouvement des voyageurs depuis 1875 a été comme suit:—

Année.	Voyageurs transportés.	Année.	Voyageurs transportés.
1875	5,190,416	1911	37,097,718
1880	6,462,948	1912	41,124,181
1885	9,672,599	1913	46,203,765
1890	12,821,262	1914	46,702,280
1895	13,987,580	1915	49,322,035
1900	21,500,175	1916	49,027,671
1905	25,288,723	1917	53,749,680
1910	35,894,575		

Et le mouvement des marchandises a été comme suit:—

Année.	Tonnes de marc. transp. 2,000 liv.	Année.	Tonnes de marc. transp. 2,000 liv.
1875	5,670,837	1909	66,842,258
1880	9,938,858	1910	74,482,866
1885	14,659,271	1911	79,884,282
1890	20,787,469	1912	89,444,331
1895	21,524,421	1913	106,992,710
1900	35,946,183	1914	106,393,989
1905	50,793,957	1915	87,204,833
1906	57,966,713	1916	109,659,088
1907	63,866,135	1917	121,916,272
1908	63,071,167		

SERVICE DES VOYAGEURS.

Voyageurs transportés à un mille:

1907	2,049,549,813	1913	3,265,656,080
1909	2,033,001,225	1915	2,483,708,745
1911	2,605,933,924	1917	3,150,127,428

Voyageurs transportés à un mille par mille de voie:

1907	90,921	1913	111,353
1909	84,342	1915	69,802
1911	102,597	1917	79,829

Voyageurs transportés par mille de ligne:

1907	1,431	1913	1,576
1909	1,355	1915	1,299
1911	1,550	1917	1,362

Recette moyenne par voyageur pour un mille:

	cents.		cents.
1907	1·911	1913	1·973
1909	1·921	1915	1·981
1911	1·944	1917	1·946

Recette des voyageurs:

1907	$ 39,184,437	1913	$ 64,441,430
1909	39,073,488	1915	50,173,267
1911	50,566,894	1917	61,290,291

Recette des trains de voyageurs:

1907	$ 45,730,652	1913	$ 74,431,994
1909	45,282,326	1915	60,699,935
1911	58,317,998	1917	80,767,114

Recette moyenne par voyageur:

1907	$1·219	1913	$1·394
1909	1·195	1915	1·083
1911	1·360	1917	1·140

Nombre moyen des trains à voyageurs:

1907	56	1913	62
1909	51	1915	50
1911	60	1917	59

Nombre moyen des voyageurs par voiture:

1913	11	1916	14
1914	14	1917	16
1915	14		

Nombre moyen de voitures par train de voyageurs:

1913	5·6	1915	5·4
1914	4·2	1916	5·5
		1917	5·7

Moyenne de parcours des voyageurs—milles:

1907	64	1913	71
1909	62	1915	54
1911	70	1917	59

Le rapport moyen du service des trains pour voyageurs a été de $1·529 par mille comparé à $1·311 en 1916.

Le rapport moyen par voiture de voyageurs a été de 23·7 cents par mille. Ceci comprend toutes les classes de voitures formant un train de voyageurs.

SERVICE DES MARCHANDISES.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées s'est élevé à 121,916,-272, ce qui représente une augmentation de 12,257,184 tonnes, ou 10·28 pour 100 sur 1916.

Tonnes transportées à un mille:

1907	11,687,711,830	1913	23,032,951,596
1909	13,160,567,550	1915	17,661,309,723
1911	16,048,478,295	1917	31,186,707,851

Tonnes transportées à un mille par mille de voie:

1907	518,486	1913	785,820
1909	545,991	1915	496,355
1911	631,829	1917	807,946

Moyenne des recettes par tonne et par mille:

1907	0·815	1913	0·758
1909	0·727	1915	0·751
1911	0·777	1917	0·690

Moyenne de tonnes par train:

1907	260	1913	342
1909	278	1915	344
1911	305	1917	436

Moyenne du nombre de wagons chargés par train de marchandises:

1907	16·92	1913	18·00
1909	16·37	1915	18·06
1911	18·03	1917	19·59

Nombre moyen de tonnes par wagon chargé:

1907	15·37	1913	19·01
1909	16·98	1915	18·43
1911	16·91	1917	22·24

Moyenne de la longueur du transport—milles:

1913	216	1915	202
1914	217	1916	257
		1917	256

Moyenne de recettes par tonne:

1913	$1·636	1916	$1·679
1914	1·614	1917	1·765
1915	1·520		

Voici un résumé du nombre de tonnes de marchandises, par mille de ligne, depuis 1875:—

1875	1,180	1904	2,475
1881	1,646	1910	3,012
1887	1,342	1916	2,929
1893	1,466	1917	3,159
1898	1,706		

Sous le titre des revenus, on trouvera de plus amples renseignements concernant le transport des marchandises en 1917.

Le tableau ci-après indique les produits qui ont constitué l'objet du trafic en 1913, 1915 et 1917:—

—	1913	1915	1917
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—			
Grain	10,386,282	9,159,793	16,491,090
Farine	2,374,198	2,514,609	3,374,965
Autres produits de la minoterie	1,310,167	1,486,665	1,684,176
Foin	1,172,022	1,211,835	1,042,395
Tabac	65,489	38,580	44,482
Coton	93,807	108,877	154,256
Fruits et légumes	1,295,568	1,474,314	1,649,779
Autres produits de l'agriculture	499,269	391,236	686,311
Produits de provenance animale—			
Bétail sur pieds	1,226,242	1,387,103	1,554,560
Viande préparée	616,274	608,062	645,094
Autres produits des établissements de salaisons	371,663	395,364	596,349
Volaille, gibier et poisson	263,760	282,856	373,514
Laine	40,684	41,156	62,456
Peaux et cuir	205,583	211,411	249,794
Autres produits de provenance animale	449,357	430,705	499,120
Produits des mines—			
Houille anthracite	8,485,652	6,477,642	7,623,874
Houille bitumineuse	17,930,653	16,114,480	21,782,484
Coke	2,010,198	1,171,427	1,641,448
Minerais	4,348,666	3,524,211	5,570,215
Pierre, sable, etc	6,359,395	4,841,415	3,910,562
Autres produits de mines	1,104,978	998,360	2,006,054
Produits de forêts—			
Bois de sciage	9,590,068	7,985,885	10,100,749
Autres produits des forêts	7,019,032	5,990,670	8,989,933
Articles de manufactures—			
Pétrole et autres huiles	807,062	868,214	1,414,800
Sucre	820,252	707,714	797,763
Matériel naval	19,898	28,961	108,958
Fer en gueuse et fer en loupe	1,394,725	488,216	1,723,249
Rails en fer et en acier	1,304,551	450,764	1,100,245
Objets en fonte et machinerie	1,499,084	891,063	1,920,301
Métal en barres ou en feuilles	1,305,682	635,150	1,562,313
Ciment, briques et chaux	3,958,419	2,419,240	2,698,166
Instruments aratoires	593,470	285,491	469,142
Wagons, voitures, outils, etc	286,069	339,749	672,939
Vins, liqueurs et bières	372,495	247,944	218,977
Effets mobiliers et meubles	493,629	295,496	438,483
Autres articles	6,838,904	4,928,391	8,795,971
Marchandises	4,365,852	5,272,163	6,070,858
Divers	4,161,154	2,393,123	3,151,203

Séparant les item précédents par classe et comparant les chiffres avec ceux des années précédentes, voici le résultat que l'on obtient:—

—	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	9,521,661	11,963,263	13,809,536	17,196,802	16,385,909	25,127,453
Produits de prov. animale	2,469,266	2,807,487	3,190,702	3,173,562	3,356,657	3,980,887
Produits des mines	18,460,172	23,931,061	28,652,236	40,230,542	33,127,535	42,534,637
Produits des forêts	10,229,635	11,595,007	13,238,347	16,609,100	13,976,555	19,090,682
Articles de manufactures	7,974,641	7,902,592	13,573,987	16,241,081	12,586,393	21,921,309
Marchandises	2,309,084	2,393,285	2,438,089	4,365,852	5,272,163	6,070,858
Divers	5,533,426	6,234,372	4,981,385	4,161,154	2,393,123	3,151,203
Totaux	56,497,885	66,827,067	79,884,282	*106,992,710	b 87,204,838	c121,916,272

* Non distribuées 1,561,457 tonnes. *b* Non distribuées 106,503 tonnes. *c* Non distribuées 39,244 tonnes.

Ci-dessous est le rapport de chaque article au total:—

—	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Produits agricoles	16·85	17·91	17·17	16·31	18·79	20·61
Produits de provenance animale	4·37	4·21	4·00	3·01	3·75	3·26
Produits des mines	32·68	35·81	35·87	38·16	37·89	34·90
Produits des forêts	18·11	17·35	16·57	15·75	16·03	15·66
Articles de manufactures	14·11	11·82	17·00	18·68	14·76	17·99
Marchandises	4·08	3·58	3·06	4·14	6·04	4·98
Diverss	9·79	9·32	6·33	3·95	2·74	2·60

La provenance des marchandises transportées en 1913, 1915 et 1917 est indiquée dans le tableau suivant:

—	1913.	1915.	1917.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Originaire du Canada	56,829,297	49,257,996	67,134,164
Reçu de chemins de raccordement	21,284,742	15,706,668	23,451,578
Reçu de chemins de fer américains	27,317,214	22,134,118	31,330,530
Non distribué	1,561,457	106,056	....
Total	106,992,710	87,204,838	121,916,272

Il est à remarquer que le tonnage net pour 1917 s'est élevé à 98,464,694 tonnes. On entend par voie de raccordement, un chemin de fer exploité sur le territoire canadien. Les marchandises reçues par voie américaine comprennent tout le tonnage des dites marchandises importées au Canada tant par voies américaines que par voies canadiennes.

REVENUS ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Revenus bruts:—

1917	$313,492,949
1916	263,527,157
Augmentation	$ 49,965,792

Frais d'exploitation:—

1917	$223,574,598
1916	180,542,259
Augmentation	$ 43,032.339

Les revenus bruts ci-haut mentionnés comprennent cinq unités qui peuvent à peine être classifiées comme chemins de fer. La compagnie Pullman en est un exemple. C'est pourquoi, pour les besoins de tous les calculs, le total des revenus bruts employés est $310,771,479 et celui des frais d'exploitation de $222,-890,637.

Années.	Rapport brut.	Frais d'exploitation.	Pourcentage des frais avec le rapport.
	$	$	
1875	19,470,539	15,075,532	81·1
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1887	38,841,609	27,624,683	71·1
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1911	188,733,494	131,033,785	69·4
1916	263,527,157	180,542,259	68·9
1917	310,771,479	222,890,637	71·7

REVENUS.

Revenus bruts de 1916 et 1917 provenant des sources suivantes:—

	1916.		1917.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ligne de voies—				
Transport de marchandises	184,099,887 30		215,245,256 49	
Voyageurs	53,097,642 59		61,290,290 70	
Excédent de bagage	478,393 91		569,566 07	
Wagons-lits	2,478,864 56		2,832,750 58	
Wagons-salons, etc	259,622 10		268,875 33	
Postes	3,049,539 96		3,169,910 97	
Messageries	6,845,234 69		8,999,073 85	
Autres trains de voyageurs	60,728 85		72,110 40	
Lait	493,234 12		538,486 82	
Voies d'évitement	1,706,280 33		2,380,706 18	
Trains pour service spéciaux	94,954 08		113,832 01	
Autres trains de transp. de march.	108,893 40		27,652 04	
Transport d'eau	....		41,518 50	
Totaux	....	252,773,275 89	....	295,550,029 94
Navigation:—				
Fret	136,443 76		2,265,118 77	
Voyageur	60,058 55		1,841,356 53	
Excédent de bagage	117 60		3,023 04	
Autres service de voyageurs	150 28		1,743 10	
Postes	....		17,307 11	
Messageries	6,596 36		55,957 82	
Service spécial	11,702 00		....	
Autres	203,783 61		158,804 93	
Totaux	....	418,852 16	....	4,397,311 30
Sources incidentes—				
Wagons-buffets	2,527,322 70		3,026,048 70	
Hôtelleries et restaurants	527,719 73		542,581 61	
Privilèges de gares, trains, etc	77,898 39		99,875 58	
Salles aux colis	69,226 65		82,446 02	
Emmagasinage—fret	216,963 08		247,132 61	
Emmagasinage—bagage	65,118 58		77,134 48	
Surestarie	729,054 46		1,526,214 72	
Télégraphes et téléphones	155,057 82		328,295 29	
Elévateurs à grains	1,120,840 09		1,189,366 97	
Cours aux bestiaux	17,844 92		10,262 42	
Loyers d'édifices, etc	1,625,137 53		1,457,494 70	
Divers	1,518,168 63		1,820,245 80	
Totaux	....	8,650,352 58	....	10,407,098 90
Facilités de raccordement, bal. au cr.	....	46,173 34	....	417,038 96
Revenus bruts	....	$ 261,888,653 97		$310,771,479 10

Le tableau 9 fournira les renseignements en détails sur les revenus nets.

Revenus bruts par mille de voie:—

Année	$	Année	$
1875	$4,053	1911	$7,430
1880	3,275	1912	8,209
1885	2,993	1913	8,760
1890	3,562	1914	7,894
1895	2,928	1915	5,616
1900	4,006	1916	6,943
1905	5,197	1917	8,051
1910	7,034		

Revenus bruts par mille pour tous les trains:

1907	$1·875	1913	$2·263
1909	1·816	1915	2·143
1911	2·103	1917	2·683

Revenus du service du transport des marchandises, par tonne:

1907	$1·472	1913	$1·636
1909	1·432	1915	1·520
1911	1·561	1917	1·766

Revenus du service des voyageurs:

1907	$1·219	1913	$1·394
1909	1·195	1915	1·083
1911	1·363	1917	1·140

Revenus du service de transport, par train-mille:

1907	$2·069	1913	$2·595
1909	2·041	1915	2·579
1911	2·376	1917	3·006

Revenus du service des voyageurs, par train-mille:

1907	$1·263	1913	$1·413
1909	1·150	1915	1·016
1911	1·348	1917	1·160

Revenus bruts des années antérieures à 1916 proviennent des sources suivantes:—

Revenus bruts.	1910.	1912.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	46,018,879 56	56,543,636 60	62,012,296 46
Postes	1,799,887 80	1,914,720 39	2,500,175 88
Messageries	4,143,837 52	5,294,388 08	6,444,214 02
Bagage, wagons-salons, etc	993,613 63	1,295,414 59	1,607,516 84
Services des marchandises	117,497,604 03	149,961,140 13	165,753,730 45
Privilèges de gares et de trains	679,061 12	1,086,687 37	1,044,737 28
Télégraphes, loyers, etc	2,823,333 47	3,307,738 63	3,720,868 11
	173,956,217 13	219,403,752 79	243,083,539 04

Par suite de l'adoption, en 1907, des méthodes entièrement nouvelles de rendre les comptes, il n'est pas possible de reporter les comparaisons au sujet des revenus précédents cette année. Les sommes portées au crédit des diverses sources de revenus des années précédentes, et la proportion qu'elles avaient à la somme totale, sont indiquées dans le tableau qui suit:—

Année.	Voyageurs.	Pour-cent.	Marchandises.	Pour-cent.	Postes et messager	Pour-cent.	Autres sources.	Pour-cent.	Total.
	$		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·50	19,470,539
1881	8,223,254	29·34	18,666,932	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1893	15,037,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1898	15,632,311	26·16	38,503,175	64·48	2,732,001	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1903	24,862,109	25·88	63,039,448	65·67	3,596,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1906	33,392,183	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,936,912	4·77	125,322,865

Les détails relatifs aux revenus sont donnés dans les tableaux 6, 7 et 9 contenus dans le présent rapport.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Le total des frais d'exploitation, en 1917, a été de $222,890,637.08, soit une augmentation de $42,348,378.10.

Les frais d'exploitation ont été de 71·74 pour 100 des revenus bruts.

Par mille de voie:

	$		$
1875	3,138	1905	3,904
1880	2,341	1910	4,869
1885	2,229	1915	4,152
1890	2,503	1916	4,823
1895	2,050	1917	5,774
1900	2,360		

Par train-mille—tous autres trains:

——	Revenus par train-mille.	Dépenses par train-mille.
	$	$
1899	1·192	0·779
1900	1·282	0·864
1901	1·366	0·944
1902	1·501	1·028
1903	1·591	1·117
1904	1·634	1·216
1905	1·614	1·213
1906	1·723	1·198
1907	1·953	1·381
1908	1·869	1·364
1909	1·816	1·309
1910	2·036	1·409
1911	2·103	1·460
1912	2·173	1·493
1913	2·263	1·604
1914	2·253	1·659
1915	2·144	1·585
1916	2·358	1·623
1917	2·683	1·925

La répartition des dépenses d'exploitation, en 1916 et 1917, est donnée sous les item qui suivent:—

——	1916.		1917.	
	$ c.	Pour 100.	$ c.	Pour 100.
Voies et matériel de voies	36,040,945 06	19·96	41,154,193 11	18·46
Matériel roulant	35,822,484 20	19·84	46,371,178 39	20·80
Dépenses du trafic	5,560,515 12	3·08	6,236,810 91	2·79
Transport—par rail	92,882,661 24	51·45	114,327,343 71	51·29
" —par eau	184,824 13	0·10	3,271,892 62	1·47
Exploitations diverses	3,279,588 42	1·81	3,962,543 94	1·78
Dépenses générales	6,781,574 19	3·75	7,584,881 55	3·40
Transport sur placement—Av	10,333 38	0·01	18,207 15	0·01
Total	180,542,258 98		222,890,637 08	

Il n'est pas possible d'établir des comparaisons exactes entre la répartition des frais d'exploitation ci-dessus et les chiffres des années précédentes. Cependant les renseignements sont instructifs et sont donnés comme suit :—

Frais d'exploitation.	1910.		1912.		1914.	
	$ c.	Pour 100.	$ c.	Pour 100.	$ c.	Pour 100.
Voies et matériel de voies..	27,035,603 46	22·45	31,514,098 12	20·90	35,292,226 82	19·71
Matériel roulant..........	26,002,301 30	21·59	29,811,510 09	19·78	36,375,330 87	20·32
Dépenses du trafic..........	4,366,176 92	3·63	5,293,699 75	3·51	6,546,602 45	3·65
Transports..................	58,928,170 74	48·94	78,969,543 65	52·39	94,119,066 73	52·58
Dépenses générales........	4,073,188 00	3·39	5,137,688 26	3·42	6,642,032 03	3·74
Total..............	....	....	....	....	178,975,258 90	....

On trouvera dans le tableau 8 le détail des frais d'exploitation encourus par les compagnies qui ont produit leur rapport.

Vu qu'on attache une importance spéciale à l'entretien de la voie et des constructions, et au fonctionnement parfait du matériel roulant, nous donnons les renseignements suivants :—

Année.	Entretien de la voie. Montant.	Parcours.	Montant par mille de voie.	Année.	Entretien du matériel. Montant.	Parcours.	Montant. par mille de voie.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1907.........	20,887,091 66	22,452	930 30	1907.........	21,666,373 08	22,452	965 01
1909.........	21,153,274 46	24,104	877 58	1909.........	21,510,303 59	24,104	892 40
1911.........	29,245,093 22	25,400	1,151 38	1911.........	26,127,638 12	25,400	1,028 65
1913.........	35,933,322 78	29,336	1,224 92	1913.........	37,289,718 47	29,336	1,271 13
1915.........	28,762,906 91	35,582	808 35	1915.........	28,156,261 08	35,582	791 32
1916.........	36,040,045 06	37,434	962 79	1916.........	35,822,484 20	37,434	956 95
1917.........	41,154,193 11	38,604	1,066 17	1917.........	46,371,178 39	38,604	1,201 32

MATÉRIEL.

Ci-suit un état du matériel roulant :—

——	Nombre.	Augmentation.
Locomotives..........................	5,626	126
Wagons dans le service des voyageurs..........	6,377	51
Wagons dans le service des marchandises..........	203,499	1,885
Wagons au service de la compagnie..........	18,641	933

Classification des locomotives:—

Locomotives.	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1916.	1917.
Voyageurs..........................	934	1,056	1,215	1,474	1,840	1,744	1,389
Trains de marchandises..........	2,206	2,539	2,659	3,011	2,912	3,077	3,490
Aiguillage..........................	334	384	435	634	734	669	747

La diminution en 1917 du nombre des locomotives pour trains de voyageurs est due à la revision de la classification par le réseau du chemin de fer Canadien-Nord.

Locomotives et wagons :—

Locomotives et wagons.	1907.	1909.	1911.	1913.	1914.	1915.	1917.
Locomotives	3,504	3,969	4,219	5,119	5,447	5,486	5,626
Wagons à marchandises	107,407	117,779	127,158	182,221	204,190	201,690	203,499
Wagons à voyageurs	3,642	4,192	4,513	5,696	6,002	6,326	6,377

Wagons à voyageurs :—

Wagons au service des voyageurs.	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Première classe	1,300	1,560	1,601	2,058	2,213	2,168
Seconde classe	472	471	517	627	632	687
Combinaison	405	429	434	492	486	418
Immigrants	272	317	357	437	509	534
Buffets	105	127	137	176	215	216
Salons	63	60	80	117	138	155
Wagons-lits	212	261	306	440	538	562
Bagages, messageries, et poste	782	926	1,045	1,275	1,457	1,462
Autres	31	41	36	74	138	175
Totaux	3,642	4,192	4,513	5,696	6,326	6,377

Wagons à marchandises :—

Wagons marchandises.	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Wagons fermés	68.149	74,477	79,412	128,511	145,307	145,290
" plats	20,477	21,188	21,069	25,177	25,290	25,322
" à bestiaux	4,817	5,518	5,809	6,745	7,553	7,883
" à houille	10,358	11,721	13,768	14,746	15,703	15,649
" à réservoir	132	197	277	479	560	731
" frigorifiques	1,917	2,466	2,807	3,911	4,713	5,234
Autres wagons	1,557	2,212	4,016	2,712	2,556	3,390
Totaux	107,407	117,779	127,158	182,221	201,690	203,499

Capacité des wagons à marchandises :—

—	1907.		1909.		1911.		1913.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	66,934	1,848,980	74,479	2,130,145	79,412	2,343,920	128,511	4,096,480
" plats	20,118	535,167	21,220	584,455	21,069	600,970	25,117	763,665
" à bestiaux	4,731	122,550	5,561	150,800	5,809	161,765	6,475	193,975
" à houille	10,060	291,638	11,721	379,981	13,768	508,215	14,746	567,210
" à réservoir	132	2. 632	197	4,012	277	7,490	479	15,785
" frigorifiques	1,745	48,745	2,465	71,085	2,807	81,815	3,911	115,455
Autres wagons	1,820	59,200	2,273	64,835	4,016	102,105	2,712	104,315
Totaux	105,540	2,908,903	117,916	3,385,313	127,158	3,806,280	182,221	5,856,885

Capacité des wagons à marchandises—*Fin.*

	1915.		1917.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	145,307	4,825,543	145,290	4,899,651
" plats	25,315	798,671	25,322	816,245
" à bestiaux	7,638	226,190	7,883	232,185
" à houille	15,703	611,020	15,649	538,609
" à réservoir	463	14,604	731	25,134
" frigorifiques	4,713	139,350	5,234	155,510
Autres wagons	2,551	99,677	3,390	137,122
Totaux	201,690	6,731,265	203,499	6,798,456

Les changements en 1916 et 1917 ont été peu nombreux et sans importance. Les renseignements pour les années précédentes, quant aux classes, sont donnés ci-dessous:—

Classe.	Capacité.	1908.	1910.	1912.	1914.
	Livres.				
I	10,000	771	393	77	....
II	20,000	1,995	1,245	742	457
III	30,000	3,227	2,412	3,277	3,118
IV	40,000	25,855	20,858	14,695	9,781
V	50,000	1,135	1,029	3,237	827
VI	60,000	69,416	76,610	89,512	117,984
VII	70,000	230	217	292	281
VIII	80,000	9,790	11,927	21,951	63,133
IX	90,000	....	....	....	....
X	100,000	3,448	4,992	7,135	8,603
XI	110,000	....	....	....	....
XII	120,000	....	....	....	....
En général	120,000	....	....	....	....
Total	....	115,867	119,713	140,918	204,190

Locomotives et wagons par 1,000 milles de parcours:—

Matériel roulant.	Par 1,000 milles de voie ferrée.					
	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Locomotives	156	165	166	175	154	146
Wagons marchandises	4,783	4,887	5,006	6,211	5,669	5,272
Wagons voyageurs	162	174	177	194	178	165

PARCOURS PAR MILLES DES TRAINS, WAGONS ET LOCOMOTIVES.

Parcours en milles des trains de rapports:—

—	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Trains de voyageurs	30,220,461	32,295,730	36,985,911	45,652,365	41,648,243	44,083,575
" de marchandises	38,923,890	40,304,906	46,220,813	60,275,896	43,661,573	62,863,724
" mixtes	3,971,414	7,061,580	6,277,468	7,044,194	7,736,391	8,746,811
" spéciaux	....	....	232,341	464,753	172,272	102,990
Total	75,115,765	79,662,216	75,716,533	113,437,208	93,218,479	115,797,100

Le mouvement des trains non de rapports a été de 3,627,901 en milles en 1917.

Pourcentage du parcours des trains.

Le pourcentage du parcours de chaque classe de trains au tableau qui précède porté dans le parcours général des trains chaque année depuis 1907, est ainsi qu'il suit:—

—	1908.	1910.	1912.	1914.	1916.	1917.
Trains de voyageurs	40·23	40·00	40·06	41·91	38·24	38·07
" de marchandises	51·47	51·21	53·15	51·21	54·08	54·29
" mixtes	7·90	7·54	6·41	6·60	7·66	7·55
" spéciaux	....	0·25	0·38	0·28	0·10	0·09

Relevé du nombre de milles parcourus par les trains depuis 1875:—

Année.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains mixtes.	Trains spéciaux.	Total des train-milles.	Milles parcourus par les locomotives.
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	....	17,680,178	19,633,026
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	....	22,427,449	26,575,969
1885	9,511,455	16,382,553	4,729,681	....	30,623,689	38,749,239
1890	14,362,879	22,428,249	5,058,210	....	41,849,329	49,512,530
1895	15,362,276	19,939,699	5,389,915	....	40,661,890	51,339,885
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	....	55,177,871	67,712,252
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	....	65,934,114	84,385,732
1910	35,022,541	43,742,668	6,441,440	202,592	85,409,241	106,019,475
1915	41,648,243	43,661,573	7,736,391	172,272	93,218,479	116,354,044
1916	42,449,022	60,036,984	8,499,073	90,811	111,075,890	144,966,448
1917	44,083,575	62,863,724	8,746,811	102,990	115,797,100	150,264,298

Pour les besoins de calculs qui précèdent, les milles parcourus par les trains de marchandises comprennent les milles parcourus par les trains mixtes.

Le relevé des milles parcourus par les wagons depuis les premières statistiques est comme suit:—

Parcours des wagons de fret.	1910.	1912.	1914.	1916.	1917.
Wagons à marchandises chargés	910,858,711	1,102,719,543	1,147,533,071	1,348,212,128	1,402,552,028
" " vides	280,255,329	310,974,528	413,463,359	576,255,686	561,127,805
" de service	45,367,459	55,692,091	57,553,172	63,344,375	66,728,241
Total	1,236,481,409	1,469,386,162	1,618,549,602	1,987,812,189	2,030,408,074

Parcours des wagons de voyageurs.	1913.	1915.	1917.
Wagons de voyageurs	153,301,893	126,421,006	135,419,724
Dortoirs, salons, etc	52,738,619	53,632,104	59,489,362
Autres wagons	92,977,602	86,630,228	108,416,453
Total	299,018,114	266,683,338	303,325,539

Voici un tableau comparatif du parcours des locomotives depuis 10 ans:—

Classe de locomotives.	1908.	1910.	1912.	1914.	1916.	1917.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises	42,291,082	47,239,088	57,143,590	58,675,214	66,491,134	68,983,629
Voyageurs	30,504,171	34,758,088	40,944,058	45,069,967	42,215,551	44,005,835
Mixtes	7,410,971	8,211,350	7,742,514	10,276,245	7,610,281	8,612,666
Garage	15,941,179	15,581,077	21,159,394	22,937,611	23,586,669	28,509,069
Spéciale	5,474,838	229,872	411,924	169,719	5,062,813	153,099
Total	100,622,241	106,019,475	127,401,480	137,128,756	144,966,448	150,264,298

COMBUSTIBLE CONSUMÉ PAR LOCOMOTIVE.

Combustible consumé, ——— tonnes:—

Classe de locomotives.	1908.	1910.	1914.	1916.	1917.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	3,318,283	3,597,541	4,820,646	5,273,546	5,675,606
Voyageurs	1,446,919	1,636,454	2,161,144	1,938,619	2,127,621
Mixtes	350,921	388,693	559,115	421,425	524,917
Garage	598,092	620,303	999,457	1,053,739	1,463,820
Spéciale	256,576	9,063	7,313	307,794	338,835
Total	5,970,791	6,252,054	8,547,675	8,995,123	10,130,799

Coût par tonne:—

1913	$ 3 07	1915	$ 3 02
1914	3 12	1916	3 11
		1917	3 63

Quantité et coût du combustible:—

Année.	Tonnes.	Coût.
		$
1907	5,608,954	15,137,504
1909	6,832,108	17,544,449
1911	6,800,648	20,182,193
1913	9,263,984	28,426,355
1915	6,903,418	20,889 055
1917	10,130,799	36,784,642

Analyse du combustible pour 1917:—

Classe de locomotives.	Houille.		Bois.		Autre combustible.		Total.	Milles parcourus.
	Anthracite.	Bitumineuse.	Dur.	Mou.	Huile.	Charbon de bois.		
	Tonnes.	Tonnes.	Cordes.	Cordes.	Gallons.	Boisseaux.	Tonnes.	
Marchandises......	2,700	5,474,665	360	20,351	31,460,382	62,130	5,675,606	68,983,629
Voyageurs.........	1,194	2,026,452	240	10,113	15,859,198	39,812	2,127,621	44,005,835
Mixtes............	1,006	515,564	125	4,643	995,070	3,965	524,917	8,612,666
Garage............	....	1,436,563	100	7,916	3,871,171	20,747	1,463,820	28,509,069
Spéciale..........	....	330,280	....	1,805	1,285,448	207	338,835	153,099
Total.........	4,900	9,783,524	825	44,828	53,471,269	126,861	10,130,799	150,264,298

Combustible consumé par 100 milles:—

Classe de locomotives.	Combustible consumé par 100 milles.				
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises......	8·85	7·78	8·31	7·63	8·23
Voyageurs......	5·68	4·91	4·89	4·85	4·83
Mixtes......	5·67	5·10	5·59	5·01	6·09
Garage......	5·01	4·14	4·47	4·29	5·13
Spéciale......	4·14	4·48	5·46	2·49	2·18

Coût du combustible par 100 milles:—

Classe de locomotives.	Coût du combustible par 100 milles.				
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
	$	$	$	$	$
Marchandises......	22·65	22·17	25·51	23·04	29·87
Voyageurs......	14·54	14·28	15·01	14·64	17·53
Mixtes......	14·51	14·84	17·16	15·13	22·10
Garage......	12·82	12·04	13·72	12·95	18·62
Spéciale......	10·59	13·03	16·76	7·51	7·91

ACCIDENTS.

Tués et blessés:

—	Mouvement des trains.		Trains n'étant pas en mouvement.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	24	410	.....	28
Employés	177	1,909	32	2,681
Passants en contravention de la loi	150	124	.....	.....
" non en contravention de la loi	64	193	.....	.....
Commis de poste et autres	4	46	1	38
Total	419	2,682	33	2,747

—	Tués.					Blessés.				
	1909.	1911.	1913.	1914.	1917.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Voyageurs	36	28	38	17	24	281	288	650	304	410
Employés	182	202	298	102	177	897	1,314	1,834	946	1,909
Passants en cont. de la loi	190	185	309	168	150	95	154	284	147	124
Passants non en cont. de la loi	67	48	63	73	64	89	135	171	167	193
Commis des postes, etc	.....	2	2	.....	4	25	15	27	14	46
Autres personnes	3	.....	.....	.....	.....	17	.....	.....	.....	.....
Total	478	465	710	360	419	1,404	1,906	2,966	1,578	2,682

Accidents aux voyageurs:

Causes—Accidents aux voyageurs.	Tués.					Blessés.				
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Collisions	6	4	3	1	6	83	43	108	90	88
Déraillements	1	1	15	.....	.....	99	88	347	53	129
Rupture des trains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	7
Tombant des trains, etc	11	10	8	7	5	11	34	49	30	33
Sautant sur ou en bas des trains	14	11	7	4	7	57	67	72	62	56
Frappés aux passages à niv	1	.....	1	.....	.....	.....	4	3	1	1
" stations	1	1	1	2	1	5	2	6	3	14
" ailleurs	.....	1	2	1	2	1	.....	3	4	1
Autres causes	2	.....	1	2	3	25	50	62	59	81
Total	36	28	38	17	24	281	288	650	304	410

Accidents survenus aux employés.

Causes—Accidents aux employés.	Tués.					Blessés.				
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Attelant ou détachant	18	13	27	9	16	125	191	182	78	187
Collisions	40	34	40	11	15	86	119	210	74	137
Déraillements	15	10	22	9	13	65	67	88	53	72
Rupture de trains	......	......	1	1	......	9	13	16	10	3
Locomotives ou wagons brisés	1	......	......	1	1	6	12	13	17	30
Tombant des trains, des voitures, etc.	28	26	45	17	30	142	253	366	182	311
Sautant sur ou en bas des trains	9	15	22	3	12	95	141	180	120	233
Frappés par les trains, etc	53	72	97	44	75	88	121	136	70	115
Obstructions au-dessus de la voie	......	3	1	1	4	11	17	31	28	92
Autres causes	18	29	43	6	11	270	380	612	314	749
Total	182	202	298	102	177	987	1,314	1,834	946	1,909

Classes des employés:

Employés.	Tués.					Blessés.				
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Préposés aux trains	113	101	167	50	102	693	972	1,277	628	1,439
Cantonniers	37	44	59	24	39	71	158	245	95	135
Aiguilleurs, gardiens, etc	3	6	8	9	4	27	11	41	26	34
Employés aux gares	2	5	9	......	6	10	6	39	13	28
Employés aux ateliers	7	18	15	6	10	16	64	59	59	93
Employés du télégraphe	......	3	......	......	......	3	4	11	3	7
Autres employés	20	25	40	13	16	77	99	162	122	173
Total	182	202	298	102	177	897	1,314	1,834	946	1,909

Accidents provenant d'autres causes que la mise en mouvement des trains:

—	Tués.			Blessés.		
	1913.	1915.	1917.	1913.	1915.	1917.
Voyageurs	3	......	......	17	26	22
Préposés aux trains et cantonniers	6	4	8	488	429	653
Employés des gares	......	......	......	147	32	371
Employés aux usines	5	1	7	472	574	952
Autres employés	15	8	17	466	488	711
Autres personnes	3	6	1	16	34	38
Total	32	19	33	1,606	1,583	2,747

Le relevé des accidents dus à la mise en mouvement des trains depuis 1887 est ainsi qu'il suit:

Années.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.		Voyageurs.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Un tué par chaque	Un blessé par chaque
1888	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1890	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,659	246,562
1895	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1900	7	131	123	941	195	245	325	1,303	3,071,453	164,123
1905	35	244	206	920	227	193	468	1,537	722,535	103,624
1910	60	270	214	926	250	245	524	1,441	598 243	132,943
1911	28	288	202	1,314	235	304	465	1,906	1,324,919	124,489
1912	47	485	215	1,606	283	346	545	2,437	872,855	84,792
1913	38	650	298	1,834	374	482	710	2,966	1,216,599	71,124
1914	25	402	200	1,475	340	410	565	2,287	1,868,091	116,175
1915	17	304	108	1,578	241	328	366	1,578	2,724,825	140,369
1916	20	291	149	1,468	268	299	437	2,058	2,451,383	168,480
1917	24	410	177	1,909	218	363	419	2,682	2,281,237	131,097

Accidents qui ont eu lieu aux passages à niveau.

Classe de passage à niveau.	Tués.					Blessés.				
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.
Urbains	33	22	32	30	29	41	70	69	68	88
Ruraux	43	14	31	36	29	31	38	35	44	65
Totaux	76	36	63	66	58	72	108	104	121	144

Passages gardés et non-gardés:

Années.	Passages gardés.		Passages non-gardés.	
	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.
1909	587	492	1,767	15,426
1910	630	557	1,902	16,923
1911	692	661	2,026	16,655
1912	788	680	3,039	17,268
1913	844	827	2,658	18,681
1914	894	823	3,993	20,642
1915	948	1,032	2,759	20,105
1916	1,003	1,090	2,867	21,265
1917	987	1,085	3,886	23,379

Genre de protection:

	Ruraux.	Urbains.
Par barrières	59	202
Par viaducs	301	190
Par tunnels	429	293
Par avertisseurs électriques, etc	271	187
Par gardiens	25	115
	1,085	987

Passages à niveau gardés les années précédentes:

Passages—Gardés par	1911.		1913.		1916.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	28	153	71	178	88	189
Viaducs	232	128	274	158	312	208
Tunnels	269	182	276	227	407	290
Avertisseurs	104	115	179	155	259	187
Gardiens	19	123	27	126	24	129
Total	652	701	827	844	1,090	1,003

EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Nombre:

1911	141,224	1914	159,142
1912	155,901	1915	124,142
1913	178,652	1916	144,770
		1917	146,175

Compensation:

1911	$ 74,613,738	1914	$111,762,972
1912	94,237,623	1915	90,215,727
1913	115,749,825	1916	104,300,647
		1917	129,626,187

Rapport des recettes et des frais d'exploitation:

Année.	Salaires et gages.	Pourcentage des revenus bruts.	Pourcentage des frais d'exploitation.
	$		
1907	58,719,493	40·01	56·70
1908	60,376,607	41·09	56·26
1909	63,216,662	43·58	60·43
1910	67,167,793	38·61	55·78
1911	74,613,738	39·53	56·94
1912	94,237,623	39·79	57·92
1913	115,749,825	45·09	63·59
1914	111,762,972	45·97	62·43
1915	90,215,727	45·15	61·09
1916	104,300,647	39·82	57·95
1917	129,626,187	41·85	58·34

N°	Indemnités.	Nombre des employés.	Heures de travail.	Indemnités.	Moyenne par heure.
				$ c.	
1	Employés généraux	777	2,314,903	2,910,171 14	....
2	Employés divisionnaires	1,013	3,272,496	1,887,088 63	....
3	Commis	12,705	34,153,764	9,555,812 52	28·0
4	Messagers et surveillants	369	1,392,469	163,002 82	11·7
5	Ingénieurs-adjoints et dessinateurs	451	1,242,447	441,630 32	35·5
6	M.W. & S. contremaître (ex. 7 et 25)	648	2,008,757	713,642 84	35·5
7	Contremaîtres de section	5,832	19,299,840	5,397,783 05	27·9
8	Contremaîtres généraux, département M.E.	184	534,926	260,703 73	48·7
9	Equipe et autres contremaîtres, départem. M.E.	1,298	4,066,162	1,568,447 59	38·5
10	Machinistes	3,922	10,072,052	4,251,507 54	42·2
11	Chaudronniers	715	2,141,920	843,804 00	39·4
12	Forgerons	529	1,475,482	535,100 33	25·0
13	Briqueteurs	95	207,924	72,812 03	35·0
14	Ouvriers en construction métallique	58	127,324	38,916 79	30·5
15	Charpentiers	4,981	13,175,477	4,015,516 96	30·4
16	Peintres et bourreliers	1,411	3,536,731	1,048,862 04	29·6
17	Electriciens	328	957,421	309,338 75	32·3
18	Serre-freins	210	660·886	255,766 60	38·7
19	Inspecteurs des voitures	870	2,912,976	869,889 08	29·8
20	Réparateurs des voitures	3,343	9,608,956	2,527,250 87	26·3
21	Autres manœuvriers	5,663	16,334,439	4,840,634 26	29·6
22	Mécaniciens, aides et apprentis	6,544	17,722,913	4,214,039 01	23·7
23	Cantonniers	19,728	58,694,748	12,104,867 66	20·6
24	Journaliers	11,675	33,864,036	7,447,231 24	21·9
25	Contremaîtres et équipes de contremaîtr. et W.T.	205	603,913	219,613 77	36·3
26	Autres empl. d'équipe de construction et W.T.	2,844	7,992,569	1,701,583 07	21·2
27	Agents voyageurs et solliciteurs	335	993,348	470,223 20	47·3
28	Employés aux agences extérieures	130	352,616	196,552 58	55·7
29	Autres employés du trafic	44	124,654	48,531 20	38·8
30	Régulateurs de parcours	514	1,506,286	938,421 26	62·3
31	Télégraphistes, téléphonistes et prép. au blocs.	1,601	5,283,017	1,632,013 20	30·8
32	Télégraphe, téléphone, inter'ks	49	183,811	49,459 29	25·8
33	Signaleurs (non-télégraphistes)	402	1,602,088	289,644 59	18·7
34	Télégraphistes, commis	491	1,613,128	458,583 16	28·4
35	Agents—télégraphistes	2,818	9,531,074	3,035,653 46	31·8
36	Chefs de gares (non-télégraphistes)	703	2,330,131	752,375 58	32·2
37	Chefs de gares et adjoints	223	638,615	154,990 45	24·3
38	Service des gares	9,704	30,906,051	6,965,185 84	22·5
39	Chefs de cours	233	797,942	365,709 18	45·8
40	Chefs de cours adjoints	181	699,250	233,103 22	33·3
41	Mécaniciens et garde-moteurs de cours	995	3,802,909	1,606,077 34	42·2
42	Chauffeurs et aides de cours	1,033	3,766,478	995,500 40	26·4
43	Conducteurs de cours	1,055	3,824,310	1,490,756 79	38·9
44	Serre-freins de cours	2,142	7,122,205	2,673,645 66	37·5
45	Aiguilleurs de cours	368	1,317,924	265,983 65	20·1
46	Autres employés de cours	272	942,436	154,267 63	16·3
47	Palefreniers	717	1,827,762	519,948 55	28·4
48	Gardiens et employés de la ch. des machines	4,179	14,260,503	3,025,146 30	21·2
49	Mécaniciens du transport	3,107	11,084,880	5,974,136 09	53·8
50	Chauffeurs et aides du transport	3,373	11,170,706	4,070,205 03	36·4
51	Conducteurs du transport	2,637	9,615,946	4,644,495 98	48·3
52	Serre-freins et signaleurs du transport	5,348	18,908,229	6,141,295 28	32·4
53	Mécaniciens des trains de voyageurs	1,085	2,958,553	2,038,021 16	68·8
54	Chauffeurs et aide des trains de voyageurs	1,082	2,918,048	1,307,259 22	41·3
55	Conducteurs des trains de voyageurs	833	2,429,858	1,431,332 24	58·9
56	Préposés aux bagages des voyageurs	673	1,962,515	736,296 70	37·5
57	Serre-freins et signaleurs des trains de voyageurs.	952	2,596,284	966,056 93	37·2
58	Autres employés de la voie	83	230,854	68,376 78	29·6
59	Signaleurs aux traverses et garde-barrières	513	1,958,459	286,651 55	14·6
60	Pontiers	113	407,262	77,049 58	18·9
61	Temporaire—employés d'équipes	2,082	10,509,397	1,401,500 31	13·3
62	Employés du service rapide	249	881,500	151,266 66	17·1
63	Gendarmes et gardiens	610	2,255,477	494,988 00	21·9
64	Tous autres employés du tranport	1,601	4,657,164	989,963 99	21·3
65	Tous autres employés	7,247	22,931,332	4,330,500 57	18·8
	Total	146,175	449,278,533	129,626,187 24	

En 1917, pour la première fois, l'uniformité des rémunérations a été fixée à l'heure. La classification générale a été aussi changée et soignée. Cette nouvelle échelle rend impossible la comparaison des résultats de 1917 avec les années précédentes. C'est pourquoi, les faits antérieurs à 1917 ne sont pas énumérés dans ce rapport.

TRAVERSES DE CHEMIN DE FER.

La dépense des traverses, sans compter celles employées dans la construction de nouvelles voies a été comme suit:

Classe.	Nombre de traverses.				Coût des traverses.			
	1912.	1914.	1916.	1917.	1912.	1914.	1916.	1917.
					$	$	$	$
Cèdre	875,561	939,014	834,276	631,673	378,236	411,962	392,569	293,689
Chêne	314,579	582,704	364,372	360,903	214,084	415,837	359,334	334,210
Pruche	268,044	593,796	157,871	197,118	85,627	234,841	57,199	73,281
Epinette	13,635	175,081	98,857	196,987	3,969	48,794	22,922	54,633
Sapin	15,656	103,101	58,342	62,483	4,423	34,007	22,689	23,220
Epinette rouge	1,064,297	2,506,368	245,790	813,697	580,009	1,385,395	97,886	379,608
Pin	437,493	437,822	368,347	1,309,852	274,101	201,633	182,610	364,373
Châtaignier	36,899	896,311	46,170	134,087	19,152	588,278	26,269	76,788
Bois mou	498,404	764,210	2,2425	11,457	159,489	259,831	7,843	5,338
Bois dur	24,506	29,850	14,888	10,776	6,304	8,810	13,480	2,694
Créosotées	157,105	3,183,397	3,084,234	3,106,636	125,731	1,155,709	1,631,069	1,624,436
Non classées	3,642,975	214,929	1,090,892	1,918,092	1,436,555	79,211	480,602	865,854
Total	7,349,136	10,426,583	6,386,464	8,852,861	3,287,683	5,184,308	3,194,472	4,368,124

Coût moyen des traverses:

Classe.	Coût moyen des traverses.			
	1911.	1913.	1915.	1917.
	cts.	cts.	cts.	cts.
Cèdre	42·9	45·0	49·9	46·4
Chêne	67·2	61·9	82·6	72·4
Pruche	29·6	29·4	39·0	37·1
Epinette	23·5	30·4	22·4	22·2
Sapin	30·0	41·8	32·6	37·1
Epinette rouge	41·3	48·9	40·4	46·6
Pin	65·3	52·6	46·3	48·4
Châtaignier	62·3	63·0	64·8	57·2
Bois mou	30·0	34·4	51·8	46·6
Bois dur	28·2	23·3	56·9	25·0
Créosotées	....	86·6	52·2	52·2
Non classées	42·5	33·6	37·4	45·1
Total	43·8	47·8	53·7	49·3

TAXES SUR LES CHEMINS DE FER.

Le montant des taxes pour chemins de fer canadiens, par province, est donné dans le tableau suivant:

——	Taxe provinciale.	Taxe municipale.	Total des impôts.
	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	50 00	387 36	437 36
Nouveau-Brunswick	53,690 00	5,050 06	58,740 06
Québec	127,009 99	532,039 60	659,049 59
Ontario	1,102,227 69	1,045,913 43	1,148,141 12
Manitoba	299,060 53	97,863 99	396,924 53
Alberta	113,829 77	75,982 80	189,812 57
Saskatchewan	82,785 00	168,790 68	251,575 68
Colombie-Britannique	141,494 20	184,628 31	326,122 51
Territoire du Yukon	6,805 27	....	6,805 27
Hors du Canada	275,928 49	40,635 35	216,563 84
	2,202,880 94	2,151,291 58	4,354,172 52

Taxes des années précédentes:

Province.	1911.	1913.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	645 70	742 24	2,163 06
Nouveau-Brunswick	482 16	1,950 11	2,390 60
Ile-du-Prince-Edouard	50 00	100 00	558,889 31
Québec	372,914 32	520,093 24	1,304,933 87
Ontario	790,280 14	985 993 90	248,198 37
Manitoba	154,783 10	224,154 14	145,383 02
Alberta	90,785 16	116,223 44	96,477 85
Saskatchewan	79,019 28	73,284 28	285,003 03
Colombie-Britannique	196,971 26	247,836 55	6,816 81
Yukon	5,894 38	3,528 20	118,636 59
Divers	90,466 40	....	....
Hors du Canada	173,089 68	270,954 58	180,735 11
Total	1,955,741 58	2,444,960 68	3,049,727 62

ORDRES PAR TÉLÉPHONE.

Le rapport sur l'emploi du téléphone pour transmission des ordres pour le mouvement des trains est indiqué dans le tableau comparatif suivant:

——	1915. Milles de ligne.	1916. Milles de ligne.	1917. Milles de ligne.
Par télégraphe	19,934	22,473	21,581
Par téléphone	6,189	8,797	8,456
Par télégraphe et téléphone	7,530	2,937	7,923

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

PARCOURS.

Parcours de première voie:—

1901	*674·58	1909	988·97
1902	557·59	1910	1,047·07
1903	759·36	1911	1,223·73
1904	766·50	1912	1,308·17
1905	793·12	1913	1,356·63
1906	813·47	1914	1,560·82
1907	814·52	1915	1,590·29
1908	992·03	1916	1,724·71
		1917	1,743·54

*Y compris parties de voie secondaire.

Analyse du parcours:—

Longueur des voies.	1912.	1914.	1916.	1917.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Longueur de la première voie principale	1,308·17	1,560·82	1,724·71	1,743·54
" de la seconde voie principale	294·50	338·91	276·52	345·72
" totale de la voie principale	1,602·67	1,899·73	2,059·45	2,089·26
" des voies d'évitement et de garage	120·84	152·71	189·12	188·70
Total, calculé comme une seule voie	1,723·51	2,052·44	2,248·57	2,277·96

Le tableau 1 donne les détails du parcours à la suite de celui des chemins de fer à vapeur.

CAPITAL.

Actions et dette consolidée:—

Année.	Actions.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$
1907	43,491,746	31,166,976	74,658,722
1908	50,295,266	37,114,619	87,409,885
1909	51,946,433	39,658,556	91,604,989
1910	58,653,826	43,391,153	102,044,979
1911	62,251,203	49,281,144	111,532,347
1912	70,829,118	52,012,828	122,841,946
1913	62,079,767	79,155,864	141,235,631
1914	66,311,098	81,284,244	147,595,342
1915	66,696,675	83,647,327	150,344,002
1916	67,738,275	87,157,309	154,895,584
1917	70,606,520	90,628,219	161,234,793

Les détails sont donnés au tableau 2. Il faut cependant ajouter que le capital ci-dessus ne comprend pas la somme de $493,346 donnée en argent aux compagnies de chemins de fer électriques comme subventions accordées par les gouvernements et les municipalités.

COMPTE DU REVENU.

Recettes et revenu—		
Recettes brutes des opérations	$30,237,663 54	
Frais d'exploitation	20,098,634 35	
Revenu collectif brut		$10,139,029 19
Revenu divers		2,292,200 76
Revenu collectif total		$12,431,229 95
Déductions sur le revenu—		
Taxes	$ 1,851,845 91	
Intérêt—Dette consolidée	2,512,028 79	
" Dette courante	2,363,626 95	
Autres déductions	824,866 90	
Total, déductions		7,552,368 55
Revenu total net		$ 4,878,861 40
Disposition du revenu net—		
Réserves, etc	$ 1,285,654 22	
Dividendes	2,468,686 61	
Total		3,754,340 83
Surplus		$ 1,124,520 57

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les revenus bruts se sont élevés en 1917 à $30,237,663.54, contre $27,416,-284.60 en 1916.

Les dépenses d'exploitation ont formé le montant de $20,098,634.35, contre $18,099,905.65 pour l'année précédente.

La proportion des dépenses d'exploitation aux revenus bruts a été de 66·47. Elle était de 67·24 en 1916.

Les revenus bruts durant les trois dernières années, proviennent des classifications suivantes:

—	1914.	1916.	1917.
	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes des wagons—			
Voyageurs	21,181,328 13	18,937,327 86	27,621,582 36
Marchandises	1,123,909 53	1,218,763 88	1,547,919 60
Postes et messageries	84,515 13	112,309 43	132,401 46
Autres recettes	105,162 34	134,359 96	464,402 18
	22,494,915 13	20,402,761 13	29,766,305 60
Recettes diverses—			
Annonces	82,960 87	89,198 97	89,972 70
Loyer de terrains et édifices	22,051 32	24,608 34	30,942 29
Loyer de voies	6,838 41	19,450 83	22,100 97
Loyer de matériel	20,005 62	21,358 86	24,776 64
Vente de courant électrique	85,171 67	59,325 27	80,265 22
Autres recettes	154,425 05	189,816 10	223,300 12
Total	371,452 94	403,758 47	471,357 94
Recettes brutes et diverses	6,824,639 22	6,609,765 00	....
Recettes brutes d'exploitation	29,691,007 29	27,416,284 60	30,237,663 54

Depuis 1901 les revenus brutes ont été comme suit:

Année.	Recettes brutes.	Année.	Recettes brutes.
	$		$
1901	5,768,283	1910	17,100,789
1902	6,486,438	1911	20,356,952
1903	7,233,677	1912	23,499,250
1904	8,453,609	1913	28,216,111
1905	9,357,125	1914	29,691,007
1906	10,966,871	1915	26,922,900
1907	12,630,430	1916	27,416,285
1908	14,007,049	1917	30,237,664
1909	14,611,484		

Ci-après se trouve un état des revenus bruts et leur provenance depuis 9 ans:

Année.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes, etc.	Autres.	Total.
	$	$	$	$	$
1907	12,013,421	334,367	41,951	233,190	12,630,430
1908	13,233,724	346,021	54,883	372,421	14,007,049
1909	14,080,755	386,092	110,452	34,185	14,611,484
1910	16,125,945	575,537	68,604	51,241	16,821,377
1911	19,130,376	744,179	88,233	100,930	20,063,719
1912	22,007,750	1,025,372	78,819	67,022	23,499,250
1913	*19,794,400	1,211,871	72,516	85,793	21,164,580
1914	*21,181,328	1,123,910	84,515	105,162	22,494,915
1915	*18,879,689	982,041	79,696	82,672	20,024,099
1916	*18,937,328	1,218,764	112,309	134,360	20,402,761
1917	27,621,582	1,547,920	132,402	464,402	29,766,306

*Tous renseignements sur la Montreal Tramways Co. manquent.

Les tableaux 4 et 5 font voir la distribution des frais d'exploitation et les sources de revenus.

Suit la distribution des frais d'exploitation pour 1917, comparée à 1914, 1915 et 1916:

Frais d'exploitation.	1914.	1915.	1916.	1917.
	$ c.	$ c.	$ c.	$
Entretien des voies et édifices	1,169,610 64	1,062,973 61	984,627 53	1,209,900 62
Entretien du matériel	1,762,785 14	1,572,889 24	1,386,227 87	1,646,611 02
Exploitation d'outillage de force motrice	2,737,268 84	2,848,063 13	2,921,725 58	3,012,809 71
Exploitation des wagons	7,323,842 67	7,109,405 70	6,929,133 37	7,581,389 37
En général	2,031,646 14	1,824,514 06	2,171,138 30	2,046,151 79
Total	é19,107,817 60	è18,131,842 18	é18,099,905 65	$20,098,634 35

*Les item pour $4,082,664.27. ‡Les item pour $3,713,996.44. 'Les item pour $3,707,053.00.
Les item pour $4,601,771.84.

Suit un relevé comparatif des articles qui comprennent les frais d'exploitation en 1917 et pendant les années 1914 et 1916.

——	1914.	1916.	1917.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—			
Voies	854,798 86	727,142 31	869,681 53
Lignes électriques	221,974 85	208,008 12	275,443 73
Bâtiments et agencements	92,836 93	49,577 10	54,775 36
Entretien du matériel—			
Matériel à vapeur	73,167 42	32,795 82	25,892 83
Matériel électrique	175,834 23	44,086 82	56,385 18
Wagons	823,583 66	665,449 04	781,736 48
Matériel électrique des voitures	513,016 03	443,440 50	575,391 48
Matériel divers	102,358 38	80,572 57	126,589 29
Frais divers des ateliers	74,825 42	119,883 12	80,615 76
Transp.—Fonction du matér., force motrice—			
Salaires attach. au matériel de force motr	185,254 97	200,417 07	169,473 67
Combustible pour matér. de force motrice	113,837 76	84,173 68	65,870 56
Eau pour matériel de force motrice	16,754 01	12,873 60	12,226 36
Huile et chiffons	5,198 40	2,052 96	3,587 02
Fournitures diverses et dépenses	83,214 15	56,153 18	69,784 14
Louage de force motrice	2,333,009 55	2,566,055 09	2,691,867 96
Transport—Service des voitures—			
Surintendance	380,309 53	422,980 44	471,538 28
Salaires des conducteurs	2,662,486 53	2,498,861 01	2,702,328 31
Salaires des mécaniciens	2,617,373 31	2,483,270 42	2,700,387 88
Salaires des empl. div. atta. au serv. d. voit	273,273 22	446,821 55	233,548 12
Salaires des empl. des garages	653,919 76	277,160 00	309,944 69
Services des fournitures de voitures	114,456 85	88,611 14	105,440 51
Dépenses diverses, service des voitures	320,344 51	352,096 94	648,476 06
Louage de matériel	127,853 01	121,925 21	171,283 98
Nettoyage et sablage des voies	69,852 99	55,286 85	73,573 24
Enlèvement des neiges	103,882 96	182,119 81	164,868 30
Dépenses générales—			
Appointements des hauts fonctionnaires	379,298 16	259,453 88	281,891 18
Appointements des commis	463,984 74	387,886 05	398,985 76
Impressions et papeterie	43,769 39	62,277 31	58,839 12
Dépenses diverses de bureau	72,859 36	58,959 43	58,900 29
Dépenses des magasins	33,253 11	43,859 11	44,962 84
Dépenses des écuries	31,314 44	46,974 84	36,599 70
Publicité et réclame	30,535 14	46,288 30	61,873 57
Dépenses diverses générales	219,486 07	250,294 20	320,516 50
Dommages	385,105 42	465,722 49	321,514 69
Frais de justice	18,505 62	33,384 48	20,132 03
Frais divers de justice	33,631 04	41,836 09	57,366 10
Loyer des terrains et bâtiments	31,776 00	43,906 29	47,278 03
Loyer de voies et terminus	115,404 19	168,772 15	123,985 68
Assurance	171,723 46	261,523 68	213,306 30

Il doit être compris que pour les années du tableau précédent il n'y a pas eu de détails reçus de certaines corporations.

SERVICE PUBLIC.

En 1917 les chemins de fer électriques ont transporté 629,441,997 cvoyageurs contre 580,094,167 en 1916.

Le transport de marchandises a été de 2,333,539 tonnes, représentant une augmentation sur 1916 de 396,865 tonnes.

Transport des voyageurs:

1901	120,934,656
1902	137,681,402
1903	155,662,812
1904	181,689,998
1905	203,467,317
1906	237,655,074
1907	273,999,404
1908	299,099,309
1909	314,026,671
1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865 682
1913	597,863,801
1914	614,709,819
1915	562,302,373
1916	580,094,167
1917	629,441,997

Milles parcourus:

Voitures de voyageurs	80,899,906
Autres voitures	3,173,140
Total	84,073,046

MATÉRIEL.

Le relevé comparatif qui suit indique le nombre et les catégories de wagons en 1917, avec les chiffres pour les années 1911, 1913 et 1915.

Catégories de wagons, etc.	1911.	1913.	1915.	1917.
Wagons fermés, pour voyageurs	1,985	2,042	2,447	2,041
Wagons ouverts, pour voyageurs	990	863	824	447
Wagons mixtes, pour voyageurs	455	930	792	628
Wagons à marchandises	357	591	693	621
Wagons-poste, messag. et bagage	33	35	40	49
Wagons-mixtes, marchandises	5	9	23	16
Wagons travaux	108	211	216	198
Chasse-neige	60	61	58	48
Balayeuses	106	123	127	99
Divers	2,252	124	109	148
Total	4,325	4,989	5,329	4,295

Le manque de rapport de deux grandes compagnies a essentiellement diminué le total du matériel pour les quatre dernières années.

EMPLOYÉS.

Nombres:

Nombre—	
1916	10,622
1917	11,696

Salaires et gages:

Salaires et gages—	
1916	$ 8,767,734 17
1917	9,451,685 31

Les salaires et gages égalent 47.02 pour 100 des frais d'exploitation. La proportion a été de 48.44 en 1916.

Employés.	1910.	1912.	1914.	1916.	1917.
Administration générale—					
Hauts fonctionnaires	150	159	146	140	148
Commis de bureaux	553	744	950	583	601
Entretien—					
Surintendants	71	90	102	103	84
Autres employés	3,633	4,922	5,077	2,008	3,112
Transport—	102	118	151	112	110
Autres employés	6,881	8,727	9,769	7,676	7,626
Total	11,390	14,760	16,195	10,622	*11,696

*21 non distribués.

ACCIDENTS.

Années.	Tués.				Blessés.				Voyageurs.		
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Nombre transportés.	Tués, un par	Blessés, un par
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	7	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203e467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,327
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,148,126	277,327
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139	314,026,671	28,547,879	241,001
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	2,538	360,964,876	25,783,205	226,3101
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670	426,296,792	38,754,254	238,955
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128	488,865,682	30,554,180	156,287
1913	17	12	44	73	1,662	392	490	2,544	....	....	....
1914	9	13	42	64	1,757	469	581	2,807	....	....	....
1915	14	6	44	64	1,554	413	638	2,605	....	....	....
1916	18	4	28	50	1,905	305	819	3,029	....	....	....
1917	11	10	42	63	1,541	395	792	2,728	....	....	....

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

TABLEAU 1.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voie simple.						
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités.
		Lignes principales.	Embr. et voies à cul-de-sac.					
1	Algoma Central & Hudson Bay	317·25	21·32		9·23		0·98	348·78
2	Algoma Eastern	83·89	4·04		1·52		2·39	91·84
3	Atlantic, Quebec & Western	102·44	0·64					103·08
4	Alberta & Great Waterways	113·20						113·20
5	Bedlington & Nelson, non en opération							
6	Brandon, Sask'n & Hudson Bay	69·45						69·45
7	British Yukon	85·80	15·32					101·12
8	Canada Southern	226·18	154·36				16·91	397·45
9	Canada & Gulf Terminal	35·80						35·80
10	Canadian Gov't. Rys. (Intercolonial)	1,479·12	31·28				39·27	1,549·67
11	Canadian Gov't. Rys. (I.P.-E.)	275·20	2·58					277·78
12	Canadian Northern System			8,757·99	393·46	253·99	59·21	9,464·65
13	Canadian Pacific	2,894·80	4,879·70	3,548·20	1,445·90	126·80	93·90	12,989·30
14	Cape Breton	31·00						31·00
15	Caraquet	84·78						84·78
16	Central Vermont	116·60	8·60					125·20
17	Crow's Nest Southern	74·18						74·18
18	Cumberland Ry. & Coal Co	32·00						32·00
19	Central Canada	48·50						48·50
20	Detroit River Tunnel Co	1·45						1·45
21	Dominion Atlantic	169·98	72·49		31·69		14·29	288·45
22	Eastern British Columbia	14·00						14·00
23	Edmonton, Dunvegan & British Columbia	357·00	49·80					406·80
24	Elgin & Havelock	27·00						27·00
25	Esquimalt & Nanaimo	139·70	59·50					199·20
26	Essex Terminal	9·00	2·00					11·00
27	Fredericton & Grand Lake	35·00						35·00
28	Grand Trunk	3,343·36			223·76		8·96	3,576·08
29	Grand Trunk Pacific	1,746·02	27·01		1·70	2·18	3·54	1,780·45
30	Grand Trunk Pacific, embranchements	991·67	8·28			32·11	3·96	1,036·02
31	Hereford	52·85	0·21					53·06
32	International of New Brunswick	111·30						111·30
33	Inverness Ry. & Coal Co	60·91						60·91
34	Kent Northern	27·00						27·00
35	Kettle Valley	308·51			47·17		38·15	394·19
36	Klondike Mines	31·81						31·81
37	Lotbinière & Mégantic	30·00						30·00
38	Maganetawan River	1·91						1·91
39	Maine Central	5·10						5·10
40	Manitoba Great Northern	91·77					0·99	92·76
41	Maritime Coal Ry. & Power Co	12·00	3·00					15·00
42	Massawippi Valley				35·46		2·95	38·41
43	Montreal & Atlantic	102·40			82·00			184·40
44	Moncton & Buctouche	32·00	2·00					34·00
45	Morrissey, Fernie & Michel		5·82		5·03			10·85
46	Midland of Manitoba	6·40					69·02	75·42
47	Napierville Junction	27·06						27·06
48	National Transcontinental	1,811·28			191·75			2,003·03
49	Nelson & Fort Sheppard	55·42					5·44	60·86
50	New Brunswick Coal & Ry. Co	58·00						58·00
51	New Brunswick & P.E. Island	36·05						36·05
52	New Westminster Southern	15·18						15·18
53	North Shore	6·13	2·50					8·63
54	Northern New Brunswick & Seaboard	19·80						19·80
55	Nosbonsing & Nippissing	5·50						5·50
56	Ottawa & New York	56·90					1·90	58·80

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1917—Toutes les voies ferrées.

	Voie double.							
Rails d'acier.	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.	Rails d'acier.	Numéro.
	Ligne mère.	Emb. et rameaux.						
347·80								1
89·45								2
103·08								3
113·20								4
								5
69·45								6
101·12								7
380·54	226·18	16·86			1·60	244·64	243·04	8
35·80								9
*1,510·40	29·89				37·03	66·92	29·89	10
277·78								11
9,405·44			1·15			1·15	1·15	12
12,895·40	1,157·20			265·90		1,423·10	1,423·10	13
31·00								14
84·78								15
125·20								16
74·18								17
32·00								18
48·50								19
1·45								20
274·16					13·85	13·85		21
14·00								22
406·80								23
27·00								24
199·20								25
11·00								26
35·00								27
3,567·12	711·48			12·25	3·74	727·47	723·73	28
1,776·91	14·94				1·00	15·94	14·94	29
1,032·06								30
53·06								31
111·30								32
60·91								33
27·00								34
355·68								35
31·81								36
30·00								37
1·91								38
5·10								39
91·77								40
15·00								41
35·46								42
184·40	6·50					6·50	6·50	43
34·00								44
10·85								45
6·40								46
27·06								47
2,003·03	9·29					9·29	9·29	48
55·42								49
58·00								50
36·05								51
15·18								52
8·63								53
19·80								54
5·50								55
56·90								56

* Parcours révisé, 518·39.

TABLEAU 1—SOMMAIRE du nombre de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voie simple.						
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités.
		Ligne mère.	Emb. et rameaux.					
57	Pacific Great Eastern	180·27						180·27
58	Père Marquette	198·81					137·84	336·65
59	Philipsburg Ry. & Quarry Co.	6·00						6·00
60	Québec Central	138·00	139·00					277·00
61	Québec Oriental	100·00						100·00
62	Québec Ry. Light & Power	27·50				3·32		30·82
63	Québec, Montréal & Southern	190·78	1·40					192·18
64	Red Mountain	9·59						9·59
65	Roberval-Saguenay	20·00	16·80					36·80
66	Rutland & Noyan	3·39						3·39
67	Salisbury & Albert	45·00						45·00
68	St. Lawrence & Adirondack	32·82			13·30		14·26	60·38
69	St-Martins	30·00						30·00
70	St-Jean & Québec	119·87						119·87
71	St-Clair Tunnel	1·23						1·23
72	Sydney & Louisburg	39·17	28·85	1·05	1·20			70 27
73	Témiscouata	113·00						113·00
74	Timiskaming & Northern Ontario	252·29	76·21					328·50
75	Mille-Isles	6·08	25					6·33
76	Toronto, Hamilton & Buffalo	79·88	20·42				4·36	104·66
77	Vancouver, Victoria and Eastern	271·22					92·40	363·62
78	Victoria & Sidney, C.-B.	15·97						15·97
79	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	0·99						0·99
80	Wabash (en Canada)						245·40	245·40
81	York et Carleton	10·50						10·50
	Total final	17,762·01	5,633·38	12,307 24	2,483·17	418·40	856·48	39·460·68

durant l'exercice terminé le 30 juin 1917—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

Rails d'acier.	Voie double.							Numéro.
	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes à bail	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités.	Rails d'acier.	
	Lig. mère.	Emb. et rameaux.						
180·27								57
198·81					136·57	136·57		58
6·00								59
277·00								60
100·00								61
30·82	9·50					9·50	9·50	62
192·18								63
9·59								64
36·80								65
3·39								66
45·00								67
46·12								68
30·00								69
119·87								70
1·23								71
70·27	1·00					1·00	1·00	72
113·00								73
328·50	1·70					1·70	1·70	74
6·33								75
100·30	9·79				0·37	10·16	9·79	76
271·22	7·12					7·12	7·12	77
15·97								78
0·99								79
								80
10·50								81
38,604·20	2,184·59	16·86	1·15	278·15	194·16	2,674·91	2,480·75	

TABLEAU 1—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies de garage et d'évitement.							
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droit de circulation.	Total des mille exploités.	Rails en fer.
		Ligne mère.	Embr. et rameaux.						
1	Algoma Central & Hudson Bay	26·70	0·68		13·23			40·61	
2	Algoma Eastern	7·95			4·25		1·04	13·24	
3	Atlantic, Quebec & Western	1·80						1·80	
4	Alberta & Great Waterways	7·18						7·18	
5	Bedlington & Nelson								
6	Brandon, Sask. & Hudson Bay	10·61						10·61	
7	British Yukon								
8	Canada Southern	181·05	48·90				7·65	237·60	
9	Canada & Gulf Terminal	2·00						2·00	
10	Ch. de fer de l'Etat (Intercol.)	494·15						494·15	
11	" " (Ile du P.-E.)	31·30						31·30	
12	Canadian Northern System			1,260·32	128·15	59·50	1·04	1,449·01	
13	Canadien du Pacifique	2,656·50			1,154·00			3,810·50	
14	Cap-Breton								
15	Caraquet	3·05						3·05	
16	Vermont Central	7·93						7·93	
17	Crow's Nest Southern	14·10						14·10	
18	Cumberland Ry. & Coal Co	16·00						16·00	
19	Central Canada	3·44						3·44	
20	Detroit River Tunnel								
21	Dominion Atlantic	15·74	12·46		5·50		6·00	39·70	
22	Eastern British Columbia	2·19						2·19	
23	Edmonton, Dunvegan & British Columbia	25·35	4·92					30·27	
24	Elgin & Havelock								
25	Esquimalt & Nanaimo	47·10						47·10	
26	Essex Terminal								
27	Fredericton & Grand Lake								
28	Grand-Tronc	1,339·90			42·72			1,382·62	
29	Grand-Tronc-Pacifique	402·11				2·31	13·88	418·30	
30	Grand-Tronc-Pacifique et embranchements	119·55						119·55	
31	Hereford	8·38						8·38	0·20
32	International of New Brunswick	5·42						5·42	
33	Inverness Ry. & Coal Co.	8·20						8·20	
34	Kent Northern								
35	Kettle Valley	23·61			6·28		2·29	32·18	
36	Klondike Mines	2·00						2·00	
37	Lotbinière & Mégantic	3·00						3·00	
38	Maganetawan River								
39	Maine Central								
40	Manitoba Great Northern	9·61						9·61	
41	Maritime Coal Ry. & Power Co		3·00					3·00	
42	Massawippi Valley				10·58			10·58	
43	Montréal & Atlantic	41·10						41·10	
44	Moncton & Buctouche								
45	Morrissey, Fernie & Michel								
46	Midland of Manitoba	11·11						11·11	
47	Napierville—Jonction de	3·36						3·36	
48	National Transcontinental	333·92			62·76			396·68	
49	Nelson & Fort Sheppard	3·13						3·13	
50	New Brunswick Coal & Ry. Co	7·00						7·00	
51	New Brunswick & P.E. Island	4·30						4·30	
52	New Westminster Southern	1·31						1·31	
53	North Shore	1·37						1·37	
54	Northern, New Brunswick & Seaboard								
55	Nosbonsing & Nipissing								
56	Ottawa & New York	11·30						11·30	
57	Pacific & Great Eastern	19·11						19·11	
58	Père Marquette	75·05					23·03	98·08	
59	Philipsburg Ry. & Quarry Co								

exploités pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—Toutes les voies ferrées.

Rails d'acier.	Total de milles exploités—Toutes les voies.									Numéro.
	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités.	Fer.	Rails en acier.	
	Ligne mère.	Embr. et rameaux.								
40·61	343·95	22·00	....	22·46	....	0·98	389·39	......	388·41	1
12·20	91·84	4·04	....	5·77	....	3·43	105·08	......	101·65	2
1·80	104·24	0·64	....	....	....	....	104·88	......	104·88	3
7·18	120·38	....	....	....	....	....	120·38	......	120·38	4
....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	5
10·61	80·06	....	....	....	....	....	80·06	......	80·06	6
....	85·80	15·32	....	....	....	....	101·12	......	101·12	7
229·95	633·41	220·12	....	....	....	26·16	879·69	......	853·53	8
2·00	37·80	....	....	....	....	....	37·80	......	37·80	9
494·15	2·003·16	31·28	....	....	....	76·30	2,110·74	......	2,034·44	10
31·30	306·50	2·58	....	....	....	....	309·08	......	309·08	11
1,447·97	....	....	10,019·46	521·61	313·49	60·25	10,914·81	......	10,854·56	12
3,810·50	6,708·50	4,879·70	3,548·20	2,865·80	126·80	93·90	18,222·90	......	18,129·00	13
....	31·00	....	....	....	....	....	31·00	......	31·00	14
3·05	87·83	....	....	....	....	....	87·83	......	87·83	15
7·93	124·53	8·60	....	....	....	....	133·13	......	133·13	16
14·10	88·28	....	....	....	....	....	88·28	......	88·28	17
16·00	48·00	....	....	....	....	....	48·00	......	48·00	18
3·44	51·94	....	....	....	....	....	51·94	......	51·94	19
....	1·45	....	....	....	....	....	1·45	......	1·45	20
33·70	185·72	84·95	....	37·19	....	34·14	342·00	......	307·86	21
2·19	16·19	....	....	....	....	....	16·19	......	16·19	22
30·27	382·35	54·72	....	....	....	....	437·07	......	437·07	23
....	27·00	....	....	....	....	....	27·00	......	27·00	24
47·10	186·80	59·50	....	....	....	....	246·30	......	246·30	25
....	9·00	2·00	....	....	....	....	11·00	......	11·00	26
....	35·00	....	....	....	....	....	35·00	......	35·00	27
1,382·62	5,394·74	....	....	278·73	....	12·70	5,686·17	......	5,673·47	28
404·42	2,163·07	27·01	....	1·70	4·49	18·42	2,214·69	......	2,196·27	29
119·55	1,111·22	8·28	....	....	32·11	3·96	1,155·57	......	1,151·61	30
8·18	61·23	0·21	....	....	....	....	61·44	0·20	61·24	31
5·42	116·72	....	....	....	....	....	116·72	......	116·72	32
8·20	69·11	....	....	....	....	....	69·11	......	69·11	33
....	27·00	....	....	....	....	....	27·00	......	27·00	34
29·89	332·12	....	....	53·45	....	40·80	426·37	......	385·57	35
2·00	33·81	....	....	....	....	....	33·81	......	33·81	36
3·00	33·00	....	....	....	....	....	33·00	......	33·00	37
....	1·91	....	....	....	....	....	1·91	......	1·91	38
....	5·10	....	....	....	....	....	5·10	......	5·10	39
9·61	101·38	....	....	....	....	0·99	102·37	......	101·38	40
3·00	12·00	6·00	....	....	....	....	18·00	......	18·00	41
10·58	....	....	....	46·04	....	2·95	48·99	......	46·04	42
41·10	150·00	....	....	82·00	....	....	232·00	......	232·00	43
....	32·00	2·00	....	....	....	....	34·00	......	34·04	44
....	....	5·82	....	5·03	....	....	10·85	......	10·85	45
11·11	17·51	....	....	....	....	69·02	86·53	......	17·51	46
3·36	30·42	....	....	....	....	....	30·42	......	30·42	47
396·68	2,154·49	....	....	254·51	....	....	2,409·00	......	2,409·00	48
3·13	58·55	....	....	....	....	5·44	63·99	......	58·55	49
7·00	65·00	....	....	....	....	....	65·00	......	65·00	50
4·30	40·35	....	....	....	....	....	40·35	......	40·35	51
1·31	16·49	....	....	....	....	....	16·49	......	16·49	52
1·37	7·50	2·50	....	....	....	....	10·00	......	10·00	53
....	19·80	....	....	....	....	....	19·80	......	19·80	54
....	5·50	....	....	....	....	....	5·50	......	5·50	55
11·30	68·20	....	....	....	....	1·90	70·10	......	68·20	56
19·11	199·38	....	....	....	....	....	199·38	......	199·38	57
75·05	273·86	....	....	....	....	297·44	571·30	......	273·86	58
....	6·00	....	....	....	....	....	6·00	......	6·00	59

TABLEAU 1—Sommaire du nombre de milles de chemin de fer exploités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies de garage et d'évitement.							
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droits de circulation.	Total de milles exploités.	Rails en fer.
		Ligne mère.	Emb. et rameaux.						
60	Québec Central								
61	Québec Oriental	3·10						3·10	
62	Québec Ry., Light & Power Co.		6·93					6·93	
63	Québec, Montréal & Southern	23·96	4·09					28·05	
64	Red Mountain	2·99						2·99	
65	Roberval-Saguenay								
66	Rutland & Noyan	0·39						0·39	
67	Salisbury & Albert	5·00						5·00	
68	St. Lawrence & Adirondack	9·05			2·56			11·61	
69	St-Martins								
70	St-Jean & Québec	8·00						8’00	
71	St-Clair Tunnel	0·35						0·35	
72	Sydney & Louisburg		52·79					52·79	
73	Témiscouata	9·40						9·40	
74	Timiskaming & Northern Ontario	87·96	21·34					109·20	
75	Mille-Isles	1·00						1·00	
76	Toronto, Hamilton and Buffalo	62·56	4·07					66·63	
77	Vancouver, Victoria & Eastern	54·00						54·00	
78	Victoria & Sidney, C.-B	1·66						1·66	
79	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	0·58						0·58	
80	Wabash (en Canada)								
81	York and Carleton								
	Total final	6,257·98	159·08	1,260·32	1,430·03	61·81	54·93	9,224·15	0·20

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

Rails d'acier.	Total des milles exploités—Toutes les voies. Lignes représentées par le capital-actions. Ligne mère.	Emb. et rameaux.	Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités	Fer.	Rails d'acier.	Numéro.
...	138·00	139·00	...	...	...	...	277·00	...	277·00	60
3·10	103·10	...	...	...	...	...	103·10	...	103·10	61
6·93	37·00	6·93	...	...	3·32	...	47·25	...	47·25	62
28·05	214·74	5·49	...	...	...	...	220·23	...	220·23	63
2·99	12·58	...	...	...	...	...	12·58	...	12·58	64
...	20·00	16·80	...	...	...	...	36·80	...	36·80	65
0·39	3·78	...	...	...	...	...	3·78	...	3·78	66
5·00	50·00	...	...	...	...	...	50·00	...	50·00	67
11·61	41·87	...	...	15·86	...	14·26	71·99	...	57·73	68
...	30·00	...	...	...	...	...	30·00	...	30·00	69
8·00	127·87	...	...	...	...	...	127·87	...	127·87	70
0·35	1·58	...	...	...	...	...	1·58	...	1·58	71
52·79	40·17	81·64	1·05	1·20	...	...	124·06	...	124·06	72
9·40	122·40	...	...	...	...	...	122·40	...	122·40	73
109·20	341·95	97·45	...	...	...	...	439·40	...	439·40	74
1·00	7·08	0·25	...	...	...	...	7·33	...	7·33	75
66·63	152·23	24·49	...	...	...	4·73	181·45	...	176·72	76
54·00	332·34	...	...	...	...	92·40	424·74	...	332·34	77
1·66	17·63	...	...	...	...	...	17·63	...	17'63	78
0·58	1·57	...	...	...	...	...	1·57	...	1·57	79
...	...	...	...	...	...	245·40	245·40	...	...	80
...	10·50	...	...	...	...	...	10·50	...	10·50	81
9,169·02	26·204·58	5,809·32	13,568·71	4,191·35	480·21	1,105·57	51,359·74	0·20	50,253·97	

TABLEAU 4—Montant du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch. de fer. 100 x col. 2. — Col. 12.	Montant impayé. — Cols 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p.c.	$	$
1	Algoma Central & Hudson Bay	10,000,000	29,200	48·10	10,788,800	31,503
2	Algoma Eastern	3,000,000	34,118	51·73	2,804,500	31,894
3	Atlantic, Québec and Western	2,000,000	19,512	43·90	2,548,675	24,865
4	Alberta and Great Waterways	50,000	442	67	7,400,000	65,371
5	Bedlington & Nelson*	1,000,000	83,056	....	....	....
6	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,150,000	30,958	100·00	....	....
7	British Yukon	2,934,119	29,016	58·93	2,044,760	20,221
8	Canada & Gulf Terminal	600,000	16,760	45·00	740,000	20,670
9	Canada Southern	15,000,000	39,418	39·86	22,630,000	59,468
10	Canadian Northern System	100,000,000	9,980	23·39	327,441,921	32,678
11	Canadien du Pacifique†	556,966,803	49,171	97·54	14,230,000	1,256
12	Atlantic & North West	....	....	....	6,453,200	32,089
13	Calgary and Edmonton	....	....	....	5,458,894	9,945
14	Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool	....	....	....	500,000	12,920
15	Manitoba, South Western Colonization	....	....	....	2,544,000	11,810
16	Guelph Junction	170,000	11,200	100·00	....	....
17	New-Brunswick	....	....	....	7,821,127	38,189
18	New-Brunswick et Canada	....	....	....	170,000	1,411
19	Fredericton	....	....	....	100,000	4,525
20	St. John & Maine	....	....	....	216,664	2,312
21	New Brunswick Southern	....	....	....	500,000	6,173
22	Ontario & Québec	21,502,591	45,288	100·00	....	....
23	St. Lawrence & Ottawa	....	....	....	973,333	16,695
24	St. Stephen & Milltown	50,000	10,869	100·00	....	....
25	Shuswap & Okanagan	....	....	....	108,527	2,128
26	Joliette & Brandon	....	....	....	125,000	11,363
27	Toronto, Grey & Bruce	....	....	....	3,500,000	18,431
28	Cap-Breton	1,000,000	32,258	100·00	....	....
29	Caraquet	1,250,000	18,382	71·43	500,000	5,882
30	Crow's Nest Southern	4,210,000	56,754	100·00	....	....
	Central Vermont:					
31	Montréal & Province Line	1,000,000	17,064	83·33	200,000	4,926
32	Montréal & Vermont Junction	1,000,000	42,373	100·00	....	....
33	Stanstead, Shefford & Chambly	608,750	14,157	79·60	155,865	3,624
34	Central Canada	625,000	12,887	23·81	2,000,000	41,031
35	Détroit River Tunnel	3,000,000	....	14·28	18,000,000	....
36	Dominion Atlantic	2,433,333	9,804	28·34	5,998,166	24,786
37	Eastern British Columbia	420,000	30,000	100·00	....	....
38	Edmonton, Dunvegan & British Columbia	250,000	615	2·59	9,420,000	23,156
39	Elgin & Havelock	44,900	1,551	45·56	50,000	1,852
40	Essex Terminal	300,000	27,273	41·67	420,000	38,181
41	Esquimalt & Nanaimo	2,500,000	12,556	34·09	4,832,000	24,267
42	Fredericton & Grand Lake	140,000	4,000	23·53	465,000	13,286
43	Grand-Tronc	241,237,589	72,162	57·44	178,847,227	53,499
44	Buffalo & Lake Huron	2,605,632	14,967	39·48	4,279,456	22,942
45	Central Counties	500,000	12,990	56·81	380,000	9,873
46	Pembroke Southern	178,000	8,334	54·27	150,000	7,022
47	Grand-Tronc-Pacifique	24,942,000	12,667	12·55	173,782,100	88,259
48	G.T.P. embranchements	1,000,000	1,000	6·91	13,469,004	13,470
49	Hereford	800,000	15,137	50·00	800,000	15,137
50	International Bridge Co	1,500,000	....	75·00	512,260	....

*Ligne abandonnée et voies enlevées.
†Ceci comprend $216,284,882 de débentures-actions consolidées.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1917.

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chem. de fer. 100 x col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du chemin de fer. Cols 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols 3+6.	Numéro.
p. 100.	$	$	$	$	$	$	
51·90	10,398,800	...	...	390,000	20,788,800	60,703	1
48·27	2,500,000	...	...	304,500	5,804,500	66,012	2
56·10	2,548,675	...	...	...	4,548,675	44,377	3
99·33	7,400,000	...	...	...	7,450,000	65,813	4
...	...	...	...	...	1,000,000	83,056	5
...	...	...	...	...	2,150,000	30,958	6
41·07	2,044,760	...	...	...	4,978,879	49,237	7
55·00	740,000	...	...	...	1,340,000	37,430	8
60·14	22,630,000	...	...	...	37,630,000	98,886	9
76·61	287,595,421	...	25,000,000	14,846,500	427,441,921	42,658	10
2·46	3,650,000	...	...	10,580,000	571,196,803	50,427	11
100·00	6,453,200	...	...	...	6,453,200	32,089	12
100·00	5,458,894	...	...	...	5,458,894	9,945	13
100·00	500,000	...	...	...	500,000	12,920	14
100·00	2,544,000	...	...	...	2,544,000	11,810	15
...	...	...	...	...	170,000	11,200	16
100·00	7,821,127	...	...	...	7,821,127	38,189	17
100·00	170,000	...	...	...	170,000	1,411	18
100·00	100,000	...	...	...	100,000	4,525	19
100·00	216,664	...	...	...	216,664	2,312	20
100·00	500,000	...	...	...	500,000	6,173	21
...	...	...	...	...	21,502,591	45,288	22
100·00	973,333	...	...	...	973,333	16,695	23
...	...	...	...	...	50,000	10,869	24
100·00	108,527	...	...	...	108,527	2,128	25
100·00	125,000	...	...	...	125,000	11,363	26
100·00	3,500,000	...	...	...	3,500,000	18,431	27
...	...	...	...	...	1,000,000	32,258	28
28·57	500,000	...	...	...	1,750,000	24,264	29
...	...	...	...	...	4,210,000	56,754	30
16·67	200,000	...	...	...	1,200,000	21,990	31
...	...	...	...	...	1,000,000	42,373	32
20·40	155,865	...	...	...	764,615	17,781	33
76·19	...	2,000,000	...	...	2,625,000	53,918	34
85·72	...	18,000,000	...	...	21,000,000	...	35
71·66	5,998,166	...	...	...	8,431,499	34,590	36
...	...	...	...	...	420,000	30,000	37
97·41	9,420,000	...	...	...	9,670,000	23,771	38
54·44	50,000	...	...	...	94,900	3,403	39
58·33	420,000	...	...	...	720,000	65,454	40
65·91	4,832,000	...	...	...	7,332,000	36,823	41
76·47	465,000	...	...	...	605,000	17,286	42
42·56	173,570,227	...	...	5,277,000	420,084,816	125,661	43
60·52	4,279,456	...	...	...	6,885,088	37,909	44
43·19	380,000	...	...	...	880,000	22,863	45
45·73	150,000	...	...	...	328,000	15,356	46
87·45	173,782,100	...	...	...	198,724,100	100,926	47
93·09	13,469,004	...	...	...	14,469,004	14,470	45
50·00	800,000	...	...	...	1,600,000	30,274	49
25·00	512,260	...	...	...	2,012,260	...	50

TABLEAU 4—Montant du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
	Nom du chemin de fer.	Actions.			Dette.	
		Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch. de fer 100 x col. 2. / Col. 12.	Montant impayé. — Cols 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. 100.	$	$
51	Kent Northern	75,000	2,778	69·50	32,000	1,185
52	Kettle Valley*	375,000	17,000	100·00	....	....
53	Klondike Mines	1,375,000	44,355	56·00	1,091,250	34,305
54	Lake Erie & Detroit River	1,400,000	7,042	31·88	3,000,000	15,090
55	Lake Champlain & St. Lawrence Junction	600,000	9,917	61·35	378,000	6,248
56	Lotbinière & Mégantic	50,000	1,666	100·00	....	....
57	Manitoba Great Northern	2,066,000	22,513	100·00	....	....
58	Massawippi Valley	800,000	22,560	100·00	....	....
59	Midland of Manitoba	4,300,000	671,875	100·00	....	....
60	Montréal & Atlantic	3,200,000	31,098	71·34	1,065,000	10,350
61	Moncton & Buctouche	250,000	7,812	80·65	60,000	1,875
62	Morrissey, Fernie & Michel	1,263,000	217,010	100·00	....	....
63	Napierville Junction	600,000	22,173	100·00	....	....
64	Nelson & Fort Sheppard	2,846,800	51,368	100·00	....	....
65	New Westminster Southern	600,000	39,526	100·00	....	....
66	North Shore (N.B)	98,000	11,355	73·68	35,000	4,056
67	Northern New Brunswick & Seaboard	298,500	15,075	51·00	297,000	15,000
68	Ottawa & New York	1,000,000	17,575	38·46	1,600,000	28,119
69	Pacific Great Eastern	25,000,000	138,888	55·36	20,160,000	112,000
70	Père Marquette (Canada)	....	....	....	5,870,000	29,500
71	Philipsburg Ry. & Quarry Co	124,500	20,750	75·70	40,000	6,666
72	Québec Central	3,381,603	15,233	35·17	6,233,406	28,079
73	Québec, Montréal & Southern	1,000,000	5,208	14·27	6,000,000	31,248
74	Québec Oriental	119,500	1,195	4·55	2,026,894	20,269
75	Red Mountain	412,600	43,024	100·00	....	....
76	Roberval-Saguenay	2,000,000	54,347	61·13	1,272,000	34,565
77	Rutland & Noyan	100,000	29,499	50·00	100,000	29,499
78	Salisbury & Albert	150,000	3,333	37·50	250,000	5,555
79	St-Clair Tunnel	700,000	....	21·90	2,500,000	....
80	St-Lawrence & Adirondack	1,230,655	37,497	57·37	914,418	27,862
81	St-Martins	99,000	3,300	52·38	90,000	3,000
82	Témiscouata	1,000,000	8,849	24·41	3,099,669	27,401
83	Mille-Isles	60,000	8,186	54·54	50,000	6,821
84	Toronto, Hamilton & Buffalo	4,512,500	44,336	42·21	6,180,000	60,719
85	Vancouver, Victoria & Eastern	20,850,000	79,861	100·00	....	....
86	Victoria & Sidney	103,000	6,449	27·00	300,000	18,785
87	Victoria, Terminal & Ferry Co	500	505	100·00	....	....
88	York & Carleton	105,000	10,000	100·00	....	....
	Total final	1,089,114,875	....	....	896,055,116	....

*Sur 22·19 milles seulement.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Fin.*

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chem. de fer. 100 x col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de compagnies de trust pour métariel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols 3+6.	Numéro.
p. 100.	$	$	$	$	$	$	
30·50	32,000				107,000	3,963	51
					375,000	17,000	52
44·00	1,091,250				2,466,250	78,660	53
68·12	3,000,000				4,400,000	22,132	54
38·65	378,000				978,000	16,165	55
					50,000	1,666	56
					2,066,000	22,513	57
					800,000	22,560	58
					4,300,000	671,875	59
28·66	1,065,000				4,265,000	4,1448	60
19·35	60,000				310,000	9,687	61
					1,263,000	217,010	62
					600,000	22,173	63
					2,846,000	51,368	64
					600,000	39,526	65
26·32	35,000				133,000	15,411	66
49·00	297,000				595,500	30,075	67
61·54	1,325,000		275,000		2,600,000	45,694	68
44·64	20,160,000				45,160,000		69
100·00	5,870,000				5,870,000	29,500	70
24·30	40,000				164,500	27,416	71
64·83	6,233,406				9,615,009	43,312	72
85·73		6,000,000			7,000,000	36,456	73
94·45	2,026,894				2,146,194	21,464	74
					412,600	43,024	75
38·87	1,260,000	12,000			3,272,000	88,912	76
50,00	100,000				200,000	58,998	77
62·50	250,000				400,000	8,888	78
78·10	2,500,000				3,200,000	1,428,571	79
42·63	914,418				2,146,073	65,359	80
47·62	90,000				189,000	6,300	81
75·59	3,099,669				4,099,669	36,250	82
45·46	50,000				100,000	15,006	83
57·79	5,280,000			900,000	10,692,500	105,055	84
					20,850,000	79,861	85
73·00	300,000				403,000	25,234	86
					500	505	87
					105,000	10,000	88
	812,420,116	26,012,000	25,275,000	32,298,000	1,985,119,991		

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Albert Southern } abandon	50,460 00	50,460 00	....	N-Brunswick...	48,680 00
2	Harvey Branch }	5,553 57	5,553 57	....	"	9,000 00
3	*Alberta Central (C.P.Ry.)	404,480 00	404,480 00	....	....	....
4	Algoma Central and Hudson Bay	2,048,704 00	2,048,704 00	....	Ontario........	199,620 00
5	Algoma Eastern	547,648 00	547,648 00	....	"	265,000 00
6	Atlantic, Québec and Western	902,800 00	902,800 00	....	....	....
7	Bruce Mines and Algoma, act., Lake Huron and N. Ontario	53,920 00	53,920 00	....	Ontario........	50,918 00
8	Canada and Gulf Terminal.	210,053 59	210,053 59	....	Québec........	....
9	Canada Southern, y compris					
10	Sârnia, Chatham and Erie	....	....	....	Ontario........	....
11	Leamington and St. Clair	51,200 00	51,200 00	....	"	147,859 00
12	Ch. de fer de l'Etat—					
13	Intercolonial, y compris Canada Eastern	374,839 84	378,839 84	....	....	....
14	Drummond County	423,936 00	423,936 00	....	Québec........	....
15	Federicton and St. Mary's Bridge	30,000 00	30,000 00	....	....	....
16	Nova Scotia Steel and Coal Co.'s Ry	40,000 00	39,840 00	....	Nouv.-Ecosse ..	40,000 00
17	Prince Edward Island	....	....	....	....	....
18	Canadian Northern: y compris	374,606 00	374,606 00	....	....	....
19	Bay of Quinte	350,455 25	350,455 25	....	Ontario........	84,000 00
20	Brockville, Westport and Northwestern	140,800 00	140,800 00	....	"	....
21	Central Ontario and	205,862 79	205,862 79	....	"	278,000 00
22	Marmora R'ly.and Mining Co	30,720 00	30,720 00	....	"	19,149 39
23	Edmonton, Yukon and Pacific	160,000 00	91,200 00	....	....	....
24	Inverness R'ly. and Coal Co	627,000 00	368,545 97	....	Nouv.-Ecosse ..	272,000 00
25	Irondale, Bancroft and Ottawa	144,000 00	144,000 00	....	Ontario........	315,000 00
26	Manitoba	....	....	....	Manitoba.......	641,575 25
27	Ontario and Rainy River	1,534,526 00	1,534,526 00	....	Ontario........	1,072,800 00
28	Port Arthur, Duluth and Western	271,200 00	271,200 00	....	"	255,571 00
29	Halifax and SouthWestern	819,874 93	819,874 93	....	Nouv.-Ecosse ..	....
30	Central of N.S. and N.S. Southern	653,776 00	653,776 00	....	"	....
31	Halifax and Yarmouth	160,000 00	160,000 00	....	"	156,499 33
32	Liverpool and Milton	32,000 00	32,000 00	....	....	....
33	Middleton and Victoria Beach	125,760 00	125,760 00	....	....	....
34	Québec and Lake St. John	1,454,695 00	1,261,463 50	....	Québec........	2,533,000 00
35	Can. Northern Ontario	14,775,872 00	14,386,762 51	....	Ontario........	....
36	Can. Northern Quebec	2,020,616 89	2,020,616 89	....	Québec........	1,194,129 46
37	*Can. Northern Alberta	3,094,104 00	3,094,104 00	....	....	....
38	*Can. Northern Pacific	5,648,626 37	5,648,626 37	....	....	....
39	*Central of Canada	30,145 02	30,145 02	....	....	....
40	Canadian Pacific:—	{30,369,374 70	30,369,374 70	....	Manitoba.......	375,377 50
	En possession—	{10,189,521 00	10,189,521 00	*	Colombie - Britannique	37,500 00
41	Canada Central	1,525,250 00	1,525,250 00	....	Ontario........	1,479,000 00
42	Lake Timiskaming Colonization	310,335 95	310,335 95	....	Québec........	350,076 82
43	Montreal and Western	361,270 00	361,270 00	....	"	472,500 00
44	North Shore	1,500,000 00	1,500,000 00	....	....	....
45	Québec, Montréal, Ottawa and Occidental	....	....	....	Québec........	727,000 00

*En voie de construction.
†Y compris le prêt de rails ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1917.

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
48,680 00							1
9,000 00							2
							3
199,620 00							4
265,000 00							5
							6
50,918 00			500 00	500 00			7
			20,600 00	20,600 00			8
							9
			322,500 00	322,500 00			10
147,859 00							11
							12
							13
							14
			15,000 00	15,000 00			15
							16
40,000 00			4,000 00	4,000 00			17
							18
						650,000 00	19
84,000 00			197,990 43	197,990 43			20
			116,000 00	116,000 00			21
278,000 00			93,500 00	93,500 00			22
19,149 39							23
							24
223,000 00			100,000 00	50,000 00			25
135,000 00							26
641,575 25							27
1,072,800 00			50,000 00	50,000 00			28
255,571 00			40,000 00	40,000 00			29
	†4,447,000 00						30
			88,874 17	88,874 17			31
156,499 33			15,338 93	15,338 93			32
							33
							34
2,368,816 88			12,000 00	12,000 00		450,000 00	35
			20,000 00	20,000 00			36
1,194,129 46			82,000 00	82,000 00		200,000 00	37
							38
							39
372,157 50 } 37,500 00 }			572,500 00	464,761 29			40
1,479,000 00						42,500 00	41
350,076 82							42
472,500 00							43
							44
727,000 00	1,176,956 00		25,000 00	25,000 00	771,644 62		45

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêt.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
	Canadian Pacific—*Suite.* à bail—					
46	Alberta Ry. and Irrigation Co.	148,094 00	148,094 00			
47	Esquimalt and Nanaïmo	1,520,560 00	1,520,560 00			
48	Kingston and Pembroke	48,000 00	48,000 00		Ontario	456,493 00
49	St-Maurice Valley	173,120 00	173,120 00		"	
50	Atlantic and North West	3,888,800 00	3,888,800 00		Québec	711,122 00
51	Cap de la Madeleine	7,424 00	7,424 00			
52	Columbia and Kootenay	88,800 00	88,800 00			
53	Credit Valley				Ontario	531,000 00
54	Fredericton				N.-B.	230,000 00
55	Guelph Junction	51,200 00	46,000 00		Ontario	
56	Guelph and Goderich				"	
57	Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool	185,173 06	185,173 06		"	52,500 00
58	Manitoba and Northwestern				Manitoba	
59	Manitoba South West Colonization				"	
60	Montréal and Lake Maskinonge	41,280 00	41,280 00		Québec	87,750 00
61	Montréal and Ottawa	192,000 00	192,000 00		Ontario	100,000 00
					Québec	182,210 00
62	Nakusp and Slocan	121,600 00	117,760 00		C.-B.	
63	New Brunswick				N.-B.	76,000 00
64	New Brunswick and Canada				"	575,000 00
65	New Brusnwick Southern				"	413,000 00
66	Nicola, Kamloops and Similkameen	300,800 00	300,800 00		"	
67	Northern Colonization	355,200 00	355,200 00		Québec	96,000 00
68	Ontario and Québec	196,000 00	196,000 00		Ontario	
69	Ottawa, Northern and Western	950,000 00	821,009 20		Ontario	50,000 00
					Québec	1,316,389 15
70	Oxford Mountain	202,926 50	202,926 50		Québec	138,884 92
71	Saskatchewan and Western				Manitoba	
72	Shuswap and Okanagan	163,200 00	163,200 00			
73	St. John Bridge and Ry. Extension			433,900 00	N.-B.	5,181 81
74	St. John and Maine				"	880,000 00
75	St. Lawrence and Ottawa				Ontario	
76	St. Mary's and Western Ontario	67,709 00	67,709 00		"	
77	St. Stephen and Milltown	14,848 00	1,4848 00		N.-B.	13,920 00
78	Tilsonburg, Lake Erie and Pacific	158,871 48	150,071 48		Ontario	38,564 00
79	Tobique Valley	134,016 00	134,016 00		N.-B.	70,000 00
80	Toronto, Grey and Bruce	4,656 00	14,656 00		Ontario	375,282 00
81	Vancouver and Lulu Island	61,670 00	61,670 00			
82	West Ontario Pacific	60,000 00	60,000 00		Ontario	
83	Cap-Breton	196,800 00	196,800 00		N.-E.	199,200 00
84	Caraquet	224,000 00	224,000 00		N.-B.	180,000 00
85	Gulf Shore	53,699 20	53,699 20		"	41,950 00
86	Colchester Coal and Ry. Co	12,800 00	12,800 00			
87	Cumberland Ry. and Coal Co.	44,800 00	39,850 00		N.-E.	184,450 00
88	Dominion Atlantic, y compris					
89	Windsor et Annapolis	1,193,369 00	1,193,369 00			
90	Cornwallis Valley	44,800 00	44,800 00		N.-E.	44,800 00
91	Western Counties	500,000 00	500,000 00		"	679,197 45
92	Midland of N.S.	399,060 40	399,060 00		"	185,600 00

fer par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1917—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
							46
							47
456,493 00			509,320 00	509,320 00			48
							49
699,192 08						325,000 00	50
							51
							52
531,000 00			1,085,000 00	1,085,000 00			
230,000 00			80,000 00	80,000 00			54
						193,000 00	55
			31,000 00	31,000 00			56
52,500 00			73,000 00	73,000 00			57
			215,600 00	215,600 00			58
	900,000 00						59
87,750 00							60
100,000 00							61
182,210 00			5,300 00	5,300 00			
	647,074 00						62
76,000 00			23,000 00	23,000 00			63
575,000 00			47,500 00	47,500 00			64
413,000 00			3,000 00	3,000 00			65
							66
96,000 00							67
			52,500 00	52,500 00			68
50,000 00			150,000 00	150,000 00			69
1,192,672 58			101,000 00	100,000 00			
138,884 92			3,000 00	3,000 00			70
			10,000 00	10,000 00			71
							72
5,181 81							73
880,000 00		300,000 00				60,000 00	74
					300,000 00	90,000 00	75
			80,000 00	77,996 39			76
13,920 00							77
38,564 00			75,000 00	75,000 00			78
70,000 00							79
375,282 00			988,000 00	969,561 44			80
							81
			25,000 00	25,000 00			82
99,200 00			10,000 00	10,000 00			83
180,000 00							84
41,950 00							85
							86
173,650 00							87
							88
							89
44,800 00			27,685 00	27,685 00			90
679,197 45			250,000 00	250,000 00			91
183,510 00			36,000 00	36,000 00			92

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
93	Edmonton D. & B.C.	160,352 00	125,202 84			
94	Elgin and Havelock	†82,652 82	†82,652 82		N.-Brunswick	107,500 00
95	Fredericton and Grand Lake	216,576 00	216,576 00			
96	Grand Trunk, inclus			15,142,633 33		
97	Beauharnois Junction	62,400 00	62,400 00		Québec	179,073 00
98	Brantford, Norfolk and Port Burwell				Ontario	68,000 00
99	Buffalo and Lake Huron				"	
100	Cobourg, Blairton and Marmora				"	18,740 00
101	Grand Trunk, Victoria Jubilee Bridge	500,000 00	500,000 00			
102	Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie				Ontario	336,000 00
103	Grand Junction, Belleville and N. Hastings	21,888 00	21,888 00		"	224,660 00
104	Owen Sound Branch	39,744 00	39,744 00		"	
105	Hamilton and North Western				"	565,020 00
106	London, Huron and Bruce				"	178,630 00
107	Midland, Ontario				"	168,350 00
108	Montréal and Champlain Junction	103,600 00	103,600 00		Québec	150,000 00
109	Northern				Ontario	196,188 00
110	North Simcoe				"	83,300 00
111	Northern Pacific Junction	1,320,000 00	1,320,000 00			
112	South Norfolk	54,400 00	54,400 00		Ontario	
113	Toronto and Nipissing				"	105,212 00
114	Lake Simcoe Junction				"	53,000 00
115	Victoria				"	312,000 00
116	Waterloo Junction	32,800 00	32,800 00		"	
117	Wellington, Grey and Bruce				"	241,276 00
118	Whitby, Port Perry and Lindsay				Ontario	94,957 59
119	Canada Atlantic	282,355 20	282,355 20		Ontario Québec	270,000 00 200,000 00
120	Ottawa, Arnprior and Parry Sound	932,512 00	932,512 00		Ontario	577,326 06
121	Central Counties				"	
122	Pembroke Southern	64,000 00	64,000 00		"	55,500 00
123	Grand Trunk Pacific	‡4,994,416 66 1,269,299 20	‡4,994,416 66 1,269,299 20	10,000,000 00	"	376,320 00
124	Hereford	170,560 00	170,560 00		Québec	103,000 00
125	International of New Brunswick	726,080 00	726,080 00		N.-Brunswick	275,000 00
126	Kent, Northern, and	58,334 27	†58,334 27		"	135,000 00
127	St-Louis and Richibucto (abandonné)	22,400 00	22,400 00		"	21,000 00
128	Kettle Valley	2,174,190 72	2,174,190 72		Colombie-Britannique	1,110,700 00
129	Klondike Mines	197,184 00	197,184 00			
130	*Kootenay Central	1,065,856 00	1,065,856 00			
131	L'Assomption (abandonné)	11,200 00	11,200 00			
132	*Lake Erie and Northern	320,191 40	320,191 40			
133	Lake Erie and Detroit River and	571,851 00	571,851 00		Ontario	83,000 00
134	London and Port Stanley				"	
135	Lotbinière et Mégantic	96,000 00	96,000 00		Québec	126,994 00
136	Maganetawan River	3,552 00	3,552 00		Ontario	10,000 00
137	Maritime Coal, Ry. and Power Co	40,700 00	40,700 00		Nouv.-Ecosse	39,788 00
138	Massawippi Valley	5,376 00	5,376 00		Québec	5,000 00
139	Minudie Coal and Ry. Co.	18,544 00	18,544 00			

*Montant payé pour terres remises par les compagnies.

†Y compris rails de fer ayant servi. ‡Payé en vertu de "Implement Clause."

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1917—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
							93
107,500 00			13,000 00	13,000 00			94
							95
							96
179,073 00							97
68,000 00							98
			966,000 00	996,000 00			99
18,740 00	26,000 00		113,000 00	113,000 00			100
							101
336,000 00			929,000 00	929,000 00			102
224,660 00			213,000 00	213,000 00		50,000 00	103
			85,500 00	85,500 00			104
565,020 00			599,805 00	599,805 00			105
178,630 00			311,500 00	311,500 00			106
168,350 00			144,870 85	144,870 85			107
150,000 00			21,774 00	21,774 00			108
196,188 00			241,980 00	241,980 00		390,000 00	109
83,300 00							110
							111
			65,000 00	65,000 00			112
105,212 00			376,702 59	376,702 59			113
53,000 00			100,000 00	100,000 00			114
312,000 00			186,000 00	186,000 00			115
			47,000 00	47,000 00			116
241,276 00			682,000 00	682,000 00			117
94,957 59			222,094 93	222,904,93			118
270,000 00			154,392 00	152,900 00	}	32,000 00	119
200,000 00							
577,326 06							120
			24,000 00	24,000 00			121
55,500 00			20,000 00	20,000 00			122
376,320 00			350,000 00	350,000 00			123
84,226 36							124
275,000 00			5,000 00	5,000 00			125
135,000 00							126
21,000 00							127
1,110,700 00							128
							129
							130
							131
							132
83,000 00			356,500 00	356,500 00			133
					1,332,854 00	414,000 00	134
126,994 00							135
10,000 00							136
39,788 00							137
5,000 00						65,000 00	138
							139

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
140	Montreal and Atlantic: and,				Québec	444,000 00
141	Lake Champlain and St. Lawrence Jct.				"	250,280 00
142	Montreal and Province Line	58,560 00	56,560 00		"	231,122 00
143	Moncton and Buctouche	102,400 00	101,600 00		N.-Brunswick	96,000 00
144	Napierville Junction	173,440 00	173,440 00		Québec	
145	New-Brunswick Coal and Ry. Co.	190,400 00	190,400 00		N.-Brunswick	224,000 00
146	New-Brunswick and Prince Edward Island	113,440 00	113,440 00		"	99,708 90
147	North Shore (N.B.)	27,616 00	27,616 00		"	16,200 00
148	Northern New-Brunswick and Seaboard	108,160 00	108,160 00			
149	Ottawa and New-York	262,384 00	262,384 00		Ontario	35,000 00
150	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	23,712 00	23,712 00		Québec	25,667 00
151	Pontiac and Renfrew	13,600 00	13,600 00		"	17,433 00
152	*Quebec Bridge and Ry. Co.	374,353 33	374,335 33		"	250,000 00
153	Quebec Ry., Light and Power Co.	96,000 00	96,000 00		"	306,945 50
154	Québec-Central	585,038 90	585,038 90		"	1,076,123 14
155	Québec-Oriental	846,885 01	846,885 01		"	1,596,390 00
156	*Quebec and Saguenay	248,801 28	248,801 28			
157	Quebec, Montreal and Southern, and	500,386 25	500,386 25		Québec	207,565 00
158	United Counties East-Richelieu Valley	69,952 00	69,952 00		"	115,215 00
159	South Shore	296,998 38	296,998 38		"	276,645 00
160	Roberval and Saguenay	231,787 80	231,787 80		"	
161	Salisbury and Albert	29,665 45	†29,391 01		N.-Brunswick	455,000 00
162	Schomberg and Aurora	48,000 00	46,144 00			
163	*Southampton (N.B.)	81,280 00	81,280 00			
164	St-Clair Tunnel	375,000 00	375,000 00			
165	St-Lawrence and Adirondack	149,481 60	149,481 60		Québec	70,400 00
166	*St-Jean et Québec	598,319 70	598,319 70			
167	St-Martins	83,612 54	†83,612 54		N.-Brunswick	145,600 00
168	Sydney and Louisburg (Dom. Coal Co.)	89,600 00	87,808 00		Nouvelle-Ecosse	87,808 00
169*	Thessalon and Northern Ontario	6,112 00	6,112 00			
170	Témiscouata	645,950 00	645,950 00		Québec N.-Brunswick	362,250 00 66,000 00
171	Témiskaming and Northern Ontario	2,134,080 00	2,134,080 00			
172	Thousand-Islands	61,200 00	29,840 00		Ontario	
173	Toronto, Hamilton and Buffalo	57,600 00	57,600 00		"	
174	York and Carleton	32,896 00	32,896 00		N.-Brunswick	25,247 00
	Total	118,204,991 05	116,962,223 63	25,576,533 33		31,374,184 87

*En voie de construction. †Y compris le prêt de rails ayant servi.
‡Y compris le chemin de fer de la Baie de Ha Ha.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1917—*Fin.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
315,891 89	....	....	....	....	....	528,000 00	140
250,280 00	....	....	51,000 00	36,000 00	....	....	141
231,122 00	....	....	25,000 00	25,000 00	....	....	142
94,500 00	....	....	....	....	....	....	143
....	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....	144
224,000 00	....	....	....	....	....	....	145
99,708 90	....	....	....	....	....	....	146
16,200 00	....	....	....	....	....	....	147
....	....	....	....	....	....	....	148
35,000 00	....	....	85,000 00	85,000 00	....	....	149
25,667 00	....	....	....	....	....	....	150
17,433 60	....	....	....	....	....	....	151
250,000 00	....	....	300,000 00	290,817 46	....	....	152
206,945 50	....	....	....	....	....	....	153
1,076,123 14	....	....	103,000 00	103,000 00	....	....	154
947,199 25	....	....	50,500 00	9,000 00	....	....	155
....	....	....	....	....	....	....	156
207,565 00	....	....	....	....	....	....	157
115,215 00	....	....	....	....	....	....	158
276,645 00	....	....	25,000 00	25,000 00	....	....	159
....	....	....	12,365 30	12,365 30	....	....	160
455,000 00	....	....	70,000 00	70,000 00	....	....	161
....	....	....	....	....	....	....	162
....	....	....	....	....	....	....	163
....	....	....	....	....	....	....	164
70,400 00	....	....	....	....	....	....	165
....	....	....	....	....	....	....	166
145,600 00	....	....	....	....	....	....	167
82,000 00	....	....	....	....	....	....	168
....	....	....	....	....	....	....	169
362,250 00	....	....	25,000 00	25,000 00	....	....	170
66,000 00	....	....	....	....			
....	....	....	....	....	....	....	171
....	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....	172
....	....	....	268,000 00	265,500 00	....	....	173
25,247 00	....	....	....	....	....	....	174
29,940,865 16	7,197,030 00	300,000 00	12,919,693 20	12,670,837 78	2,404,498 62	3,489,500 00	

TABLEAU 6—Revenu des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917.

1	2	3	4	5	6	7
Nom du chemin de fer.	Recettes.				Frais d'exploitation.	Recettes nettes.
	Voyageurs.	Marchandises.	Autres recettes provenant de l'exploitation.	Total des rec. brutes, y comp. autres proven. de l'exploitation.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson-Bay	70,949 39	809,003 50	276,525 35	1,156,478 24	969,481 56	186,996 68
Algoma Eastern	46,183 60	537,042 26	43,414 89	626,640 75	355,620 53	271,020 22
Atlantic, Quebec and Western	38,039 57	99,331 20	2,050 82	139,421 59	152,738 42	—13,316 83
Alberta & Great-Waterways	22,176 89	32,994 77	6,820 86	61,992 52	101,337 54	—39,345 02
Brandon, Saskatchewan & Hudson-Bay	22,405 46	20,845 57	4,856 04	48,107 07	132,498 20	—84,391 13
British Yukon	51,862 40	219,570 79	12,455 69	283,888 88	146,511 41	137,377 47
Canada & Gulf Terminal	16,680 43	26,653 75	2,950 68	46,284 86	41,989 18	4,295 68
Canada Southern	3,371,483 56	9,440,972 17	717,522 11	13,529,977 84	7,593,743 23	5,936,234 61
Canadian Government Railways (Intercolonial)	4,900,673 27	11,022,539 81	2,100,742 06	18,023,955 14	16,385,815 23	1,638,139 91
Canadian Government Railways (Ile du Prince-Edouard)	162,105 48	235,746 63	269,143 05	666,995 16	912,178 51	—245,183 35
Canadian-Northern System	6,718,575 92	32,126,913 07	4,154,487 57	42,999,976 56	30,840,234 17	12,159,742 39
Canadian-Pacific	27,936,712 91	101,482,004 01	17,294,398 73	146,713,115 65	96,657,441 72	50,055,673 93
Cap-Breton	6,774 48	4,928 57	658 04	12,361 09	24,208 28	—11,847 19
Central-Vermont	115,674 93	191,745 30	33,225 07	340,645 30	274,340 05	66,305 25
Caraquet & Gulf Shore	22,904 02	53,621 73	4,216 11	80,741 86	79,959 69	782 17
Crow's Nest Southern	12,358 31	83,458 70	4,945 13	100,762 14	206,237 04	—105,474 90
Cumberland	13,765 48	79,435 35	5,852 49	99,053 32	87,170 44	11,882 88
Central-Canada	4,192 18	6,619 91	488 18	11,300 27	30,437 39	—19,137 12
Dominion-Atlantic	447,767 73	614,285 46	90,221 26	1,152,274 45	830,278 07	321,996 38
Eastern-British-Columbia	1,697 95	25,894 96	1,873 15	29,466 06	34,954 20	—5,488 14
Edmonton, Dunvegan & British-Columbia	186,099 42	265,426 50	36,079 64	487,605 56	496,370 46	—8,764 90
Elgin & Havelock	1,707 56	7,450 29	1,127 70	10,285 55	11,901 94	—1,616 39
Essex-Terminal	....	79,795 73	18,732 30	98,528 03	66,086 11	32,441 92
Esquimalt & Nanaimo	180,391 71	428,910 34	47,409 16	656,711 21	428,284 90	228,426 31
Fredericton & Grand-Lake Coal & Ry. Co	7,681 98	86,031 40	981 00	94,694 38	53,460 60	41,233 78
Grand-Trunk	11,134,954 82	31,735,443 53	4,080,872 04	46,951,270 39	33,772,231 91	13,179,038 48
Grand-Trunk-Pacific	1,047,245 33	4,579,516 76	1,024,535 89	6,651,298 18	6,857,032 99	—205,734 81
Grand-Trunk-Pacifique Branch Lines	314,709 07	1,142,796 03	135,513 90	1,593,019 00	1,796,346 61	—203,327 61
Hereford	18,638 51	50,378 45	4,170 95	73,187 91	129,025 49	—55,837 58

International du Nouveau-Brunswick	36,523 23	96,206 63	3,230 40	135,960 26	181,370 12	—45,409 86
Kent Northern	7,735 88	14,692 96	2,928 49	25,357 33	17,857 33	7,500 00
Kettle Valley	151,258 63	388,463 43	29,412 51	569,134 57	669,294 05	—100,159 48
Lotbinière et Mégantic	4,034 12	28,867 69	1,887 05	34,788 86	33,736 83	1,052 03
Maine Central	11,618 89	7,037 08	1,111 24	19,767 21	16,337 37	3,429 84
Manitoba Great-Northern	5,502 34	36,016 84	902 04	42,421 22	125,639 58	—83,218 36
Maritime Coal Ry. & Power Co	6,134 57	90,136 97	1,272 32	97,543 86	55,283 43	42,260 43
Massawippi-Valley	66,812 53	147,176 86	7,561 36	221,550 75	283,318 29	—61,767 54
Midland Railway of Manitoba	96,774 45	178,047 62	59,680 17	334,502 24	344,312 94	—9,810 70
Moncton & Buctouche	12,368 06	21,024 72	2,570 57	35,963 35	37,193 38	—1,230 03
Montreal & Atlantic	193,474 03	1,030,379 14	77,440 29	1,301,293 46	1,223,737 51	77,555 95
Morrissey, Fernie & Michel	11,307 25	69,931 31	7,726 35	88,964 91	80,235 33	8,729 58
Napierville-Junction	10,215 39	147,092 88	1,444,04	158,752 31	88,405 90	70,346 41
National-Transcontinental	832,243 99	6,095,722 85	185,279 57	7,113,246 41	7,195,278 57	—82,032 16
Nelson & Fort-Sheppard	17,501 62	28,962 64	6,095 64	52,559 90	100,390 20	—47,830 30
Nouveau-Brunswick Coal & Railway Co	12,733 28	17,314 11	7,797 81	37,845 20	51,436 93	—13,591 73
Nouveau-Brunswick & Prince Edward Island	8,403 09	37,086 54	5,313 55	50,803 18	77,915 64	—27,112 46
New-Westminster Southern	1,934 07	21,039 28	334 26	23,307 61	29,279 47	—5,971 86
Northern-New-Brunswick & Seaboard						
North-Shore						
Ottawa & New-York	79,331 24	178,931 78	36,980 25	295,243 27	308,608 05	—13,364 78
Pacific-Great-Eastern	40,742 00	93,331 00	45,598 00	179,671 00	287,880 77	—108,209 77
Père-Marquette	112,974 06	3,032,750 93	57,611 52	3,203,336 51	1,713,645 16	1,489,691 35
Québec Central	445,919 44	1,215,001 08	97,516 63	1,758,437 15	1,192,354 80	566,082 35
Quebec, Montreal & Southern	159,019 97	282,179 81	21,568 45	462,768 23	507,824 10	—45,055 87
Quebec Oriental	56,628 67	157,941 25	8,264 67	222,834 59	202,697 19	20,137 40
Quebec Railway Light & Power Co	8,608 25	91,361 47	321 56	100,291 28	80,741 28	19,550 00
Red-Mountain	2,501 31	15,294 40	1,599 32	19,395 03	33,793 44	—14,398 41
Rutland & Noyan	9,245 61	6,440 93	357 31	16,043 85	12,975 75	3,068 10
Roberval-Saguenay	12,551 40	119,819 90	68,323 07	200,694 37	153,157 37	47,357 00
Salisbury & Albert	8,758 65	33,013 06	4,183 55	45,955 26	39,175 92	6,779 34
St-Laurent & Adirondack	222,998 97	768,884 31	53,722 05	1,045,605 33	588,336 51	457,268 82
St-Jean et Québec	28,409 99	50,271 11	4,254 15	82,935 25	101,051 20	—18,115 95
St-Martins	3,694 24	14,499 18	1,351 20	19,544 62	22,354 08	—2,809 46
Sydney & Louisburg	48,994 50	691,339 07	25,429 98	765,763 55	637,917 40	127,846 15
Témiscouata	48,385 33	162,299 54	13,876 55	224,561 42	195,695 07	28,866 35
Témiskaming & Northern Ontario	674,048 77	1,356,276 99	205,974 06	2,236,299 82	1,710,722 57	525,577 25
Thousand-Islands	7,765 13	26,701 75	8,860 55	43,327 43	31,086 06	12,241 37
Toronto, Hamilton & Buffalo	427,156 17	1,653,548 92	111,388 51	2,192,093 60	1,307,145 40	884,948 20
Vancouver, Victoria & Eastern	119,620 81	334,313 70	93,252 08	547,186 59	881,167 12	—333,980 53
Victoria-Terminal Railway & Ferry Co	1,860 58	1,035 46	242 76	3,138 80	2,093 86	1,044 94
Victoria & Sidney, B.C	25,373 73	18,985 98	2,667 79	47,027 50	34,643 69	12,383 81
Wabash (en Canada)	383,060 90	3,372,555 55	213,384 88	3,969,001 33	2,761,333 29	1,207,668 04
York & Carleton	1,653 00	4,629 41	239 32	6,521 73	5,298 26	1,223 47
Total final	61,290,290 70	217,625,962 67	31,855,225 73	310,771,479 10	222,890,637 08	87,880,842 02

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917.

Nom du chemin de fer.	Recettes provenant du service des transports—Par mille.							
	Revenu des marchandises.	Recettes par tonne par mille.	Recettes des voyageurs	Revenu par voyageur par mille.	Bagage supplémentaire.	Wagons-lits.	Wagons-salons.	Postes.
	$ c.	Cents.	$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma-Central and Hudson-Bay	681,115 58	0·744	70,949 39	3,927	262 08			
Algoma-Eastern	523,395 09	1·941	46,183 60	2·804	243 28			
Atlantic, Quebec & Western	99,331 20	1·382	38,039 57	2·935	324 86			
Alberta & Great-Waterways	32,994 77	0·626	22,176 89	3,869	39 04			638 00
Brandon, Saskatchewan & Hudson-Bay	15,896 90	1·203	22,405 46	2·503	181 46			2,442 24
British Yukon	219,570 79	3,035	51,862 40	9·118	368 73		1,407 97	3,734 82
Canada & Gulf-Terminal	26,653 75	3·186	16,680 43	3·118	398 32			
Canada Southern	9,391,949 41	0·651	3,371,483 56	2·346	27,763 62			155,909 42
Canadian Govt. Rlys. (Intercolonial)	10,946,071 21	0·576	4,900,673 27	1·555	33,536 28	263,796 89	14,089 50	366,978 73
" " " (P. E. Island)	235,340 98	3,792	162,105 48	1,661	2,278 55		179 60	22,285 28
Canadian-Northern System	31,604,074 81	0·688	6,718,575 92	2·089	47,071 48	266,634 50	18,368 87	238,978 68
Canadian-Pacific	100,901,894 68	0·676	27,936,712 91	1·942	349,512 87	2,131,723 76	115,209 26	1,459,227 80
Cap-Breton	4,928 57	2,584	6,774 48	2,890	70 75			
Central-Vermont	187,964 28	1·509	115,674 93	3·165	955 97		442 68	7,720 00
Caraquet & Gulf-Shore	53,621 73	3·166	22,904 02	2·891				3,827 60
Crow's Nest Southern	83,344 70	1,099	12,358 31	3,502	103 51			1,268 07
Cumberland	79,405 35	3·100	13,765 48	2·680	338 55			1,085 78
Central Canada	6,619 91	1·693	4,192 18	3·759	28 11	228 70		97 00
Dominion-Atlantic	613,119 22	2·298	447,767 73	2·288	3,417 33		6,922 45	24,380 33
Eastern-British-Columbia	25,894 96	2,985	1,697 95	5·553				275 00
Edmonton, Dunvegan & British-Columbia	262,589 79	1·549	186,099 42	3·589	641 57	11,837 77		2,196 94
Elgin & Havelock	7,450 29		1,707 56					676 08
Essex-Terminal	77,795 69							
Esquimalt & Nanaimo	428,864 34	2·712	180,391 71	2·960	2,532 06		3,964 15	10,101 29
Fredericton & Grand-Lake Coal & Rly Co	86,031 40	1·522	7,681 98	3·152				826 32
Grand-Trunk	31,093,103 34	0·738	11,134,954 82	1·901	59,339 62		100,735 41	559,737 69
Grand-Trunk-Pacific	4,557,112 80	0·731	1,047,245 53	2·126	7,001 65	107,979 76	358 99	109,924 64
Grand-Trunk-Pacific Branch Lines Co	1,132,921 91	1·104	314,709 07	2·254	2,115 72	3,931 86	856 61	19,050 25
Hereford	50,286 41	1·657	18,638 51	3·219	134 75			2,991 64
International of New-Brunswick	96,124 08	1·407	36,523 23	2·489	190 66			1,396 00
Kent-Northern	14,692 96		7,735 88		214 26			701 00
Kettle-Valley	384,707 31	1·549	151,258 63	2·966	1,723 41			9,745 38
Lotbinière & Mégantic	28,867 69	3·643	4,034 12	2·717				1,872 05

Maine-Central	7,037 08	0·605	11,618 89	2·364	41 60			218 01
Manitoba Great-Northern	34,624 76	0·554	5,502 34	2·721	44 95			280 68
Maritime Coal Rly. & Power Co	89,189 97	2·661	6,134 57	3·014	63 50			577 92
Massawippi-Valley	145,640 62	0·880	66,812 53	2·704	414 08			3,550 10
Midland Rly. of Manitoba	170,030 11	0·884	96,774 45	2·333	901 23	7,291 66	1,161 80	8,759 30
Moncton & Buctouche	21,024 72	4·570	12,368 06	2·185				804 00
Montreal & Atlantic	1,022,281 38	1·188	193,474 03	2·471	2,274 98			13,383 41
Morrissey, Fernie & Michel	64,490 91	2·656	11,307 25	1·675				
Napierville-Junction	147,068 13	0·765	10,215 39	2·632	37 28			
National-Transcontinental	6,044,325 63	0·503	832,243 99	1·660	3,278 30	35,345 99		14,498 34
Nelson & Fort-Sheppard	28,962 64	2·295	17,501 62	3,257	146 15			1,502 40
New-Brunswick Coal & Rly. Co	17,314 11	2·393	12,733 28	2·418				1,452 00
New-Brunswick & P.E. Island	37,086 54	2·615	8,403 09	2·815	157 30			4,741 76
New-Westminster Southern	21,039 28	2·397	1,934 07	3·166	15 32			
Northern, New-Brunswick & Seabord								
North-Shore								
Ottawa & New-York	178,784 99	0·577	79,331 24	2·441	547 62			4,732 59
Pacific-Great-Eastern	93,331 00		40,742 00		198 00			1,520 00
Père-Marquette	3,003,370 95	0·591	112,974 06	2,319	1,198 09			10,661 12
Québec Central	1,215,001 08	1·334	445,919 44	2·235	4,547 43			28,285 64
Quebec, Montreal & Southern	280,496 86	1·382	159,019 97	2·451	1,140 52			5,238 80
Québec Oriental	157,941 25	1·101	56,628 67	2·621	241 41			3,953 07
Quebec Rly. Light & Power Co	90,368 93	3,438	8,608 25	1,491				
Red-Mountain	14,340 40	3,835	2,501 31	2·718	20 64			284 80
Rutland & Noyan	6,440 93		9,245 61					87 64
Roberval-Saguenay	86,905 56	1·743	12,551 40	2·692	89 93			
Salisbury & Albert	33,013 06		8,758 65		91 30			2,535 30
St. Lawrence & Adirondack	767,815 54	1·089	222,998 97	1·659	753 66		1,076 92	5,238 49
St-Jean et Québec	50,268 11	2·419	28,409 99	2·416	209 27			1,647 36
St-Martins	14,499 18	6,034	3,694 24	2·521				1,056 04
Sydney & Louisburg	678,518 69	1·161	48,994 50	2·306	500 20			1,079 60
Témiscouata	161,045 82	2·512	48,385 33	2·729	787 93			6,320 34
Témiskaming & Northern Ontario	1,346,564 62	0·921	674,048 77	2·219	4,641 00		855 00	22,241 43
Thousand-Islands	26,670 32	11·327	7,765 13	2·943	243 87			1,015 88
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,535,423 94	1·350	427,156 17	2·250	1,988 60			4,016 22
Vancouver, Victoria & Eastern	303,397 08	0·907	119,620 81	2,832	991 03	3,979 69	3,246 12	11,719 43
Victoria Terminal Rly. & Ferry Co	1,035 46	6,389	1,860 58	2·383				25 26
Victoria & Sidney, B.C	18,985 98	6,545	25,373 73	2·390				395 93
Wabash (en Canada)	3,372,555 55	0·518	383,060 90	1·012	3,212 39			
York and Carleton	4,629 41		1,653 00					20 00
Total final	215,245,256 49		61,290,290 70		569,566 07	2,832,750 58	268,875 33	3,169,910 97

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Recettes provenant du service des transports—Par rails—*Suite.*							
	Messagerie.	Autres trains de voyageurs.	Service du lait.	Aiguillage.	Trains pour service spécial.	Autres trains à marchandises.	Transport des marchandises par eau.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma-Central & Hudson-Bay	3,089 16			127,887 92	3,321 30	2,072 75		888,698 18
Algoma-Eastern	5,577 93			13,647 17	197 50			589,244 57
Atlantic, Quebec & Western	1,725 96							139,421 59
Alberta & Great-Waterways	852 84				124 65			56,826 19
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,862 70	19 87		4,948 67				47,757 30
British Yukon	3,131 83				87 50			280,164 04
Canada & Gulf-Terminal	1,885 00							45,617 50
Canada Southern	258,758 69	23,240 40	928 26	49,022 76	Cr. 427 69	0 18		13,278,628 61
Canadian Govt. Rlys. (Intercolonial)	669,327 93	814 99	34,335 63	76,468 60	5,824 53	456 00		17,312,273 56
" " (Ile du P.-E.)	6,399 83			405 65	7,113 29			436,108 64
Canadian-Northern System	1,096,264 37	17,412 07	57,536 16	522,838 26	29,554 57	130 00		40,617,439 69
Canadian-Pacific	3,916,004 17	12,522 74	206,535 39	580,109 33	27,687 22	13,113 12		137,650,253 25
Cap-Breton	587 29							12,361 09
Central-Vermont	18,026 23	139 08	2,239 29	3,781 02				336,943 48
Caraquet & Gulf Shore	388 51							80,741 86
Crow's Nest Southern	1,639 03	10 34		114 00				98,837 96
Cumberland	3,300 61			30 00				97,925 77
Central-Canada	104 20							11,270 10
Dominion-Atlantic	37,700 00	494 65	2,774 07	1,166 24	235 50	60 13		1,138,037 65
Eastern British-Columbia								27,867 91
Edmonton, Dunvegan & British-Columbia	9,458 13			2,836 71	143 35			475,803 68
Elgin & Havelock	451 62							10,285 55
Essex-Terminal				2,000 04		3,598 10		83,393 83
Esquimalt & Nanaimo	10,149 09	71 00	4,209 44	46 00		50 00		640,379 08
Fredericton & Grand Lake Coal & Rly. Co.								94,539 70
Grand-Trunk	1,873,348 83	14,321 80	200,748 16	642,340 19	22,595 33			45,701,225 19
Grand-Trunk-Pacific	485,523 63	920 40	1,458 14	22,403 96	9,974 73			6,349,904 23
Grand-Trunk-Pacific-Branch Lines Co.	73,584 34		913 79	9,874 12	1,819 54			1,559,777 21
Hereford	559 75			92 04				72,703 10
International of New-Brunswick	579 20			82 55				134,895 72
Kent-Northern	1,775 97							25,120 17
Kettle-Valley	12,909 62			3,756 12	159 37	279 50		564,539 34
Lotbinière & Mégantic								34,773 86
Maine-Central	851 63							19,767 21

Manitoba Great-Northern	340 12	5 07		1,392 08				42,190 00
Maritime Coal, Rly. & Power Co.	582 90			947 00				97;495 86
Massawippi Valley	999 96			1,536 24				218,953 53
Midland Rly. of Manitoba	20,359 83	111 30		8,017 51	166 50	182 30		313,755 99
Moncton & Buctouche	214 00							34,410 78
Montreal & Atlantic	21,678 95	118 15	2,152 23	8,097 76	476 00	7,709 96		1,271,646 85
Morrissey, Fernie & Michel				5,440 40				81,238 56
Napierville Junction	625 87	5 40	459 51	24 75				158,436 33
National Transcontinental	51,345 89	50 00	646 62	51,397 22	2,339 04			7,035,471 02
Nelson & Fort Sheppard	2,142 25	15 12					7 50	50,277 68
New-Brunswick Coal & Rly. Co.	886 98							32,386 37
New-Brunswick & P.-E. Island	305 74							50,694 43
New-Westminster Southern	306 56	2 10						23,297 33
Northern New-Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New-York	28,243 28	397 19	1,875 94	146 79	115 06			294,174 70
Pacific Great-Eastern	1,744 00						41,511 00	179,046 00
Père Marquette	26,229 11		2,667 68	29,379 98				3,186,480 99
Québec Central	27,488 46							1,721,242 05
Quebec, Montreal & Southern	12,346 52	268 10	181 01	1,682 95	255 21			460,629 94
Québec Oriental	4,070 19							222,834 59
Quebec Rly., Light & Power Co.				992 54				99,969 72
Red-Mountain	943 28	2 99		954 00				19,047 42
Rutland & Noyan	269 67							16,043 85
Roberval-Saguenay				32,914 34				132,461 23
Salisbury & Albert	454 65							44,852 96
St. Lawrence & Adirondack	23,364 28	619 61	15,220 91	1,068 77	346 26			1,038,503 41
St-Jean & Québec	545 77			3 00				81,083 50
St-Martin	116 80							19,366 26
Sydney & Louisburg	2,160 42			12,820 38	681 35			744,755 14
Témiscouata	2,848 16			1,253 72				220,641 30
Témiskaming & Northern-Ontario	65,243 72		4 60	9,712 37	775 90			2,124,087 41
Thousand Islands	4,024 85			31 43				39,751 48
Toronto, Hamilton & Buffalo	43,633 98	213 73		118,124 98				2,130,557 62
Vancouver, Victoria & Eastern	21,522 82	156 72		30,916 62	266 00			495,816 32
Victoria Terminal Rly. & Ferry Co.			206 32					3,127 62
Victoria & Sidney, C.-B.			2,119 39					46,875 03
Wabash (en Canada)	137,997 43	177 58	1,274 28					3,898,278 13
York & Carleton	219 32							6,521 73
Total final	8,999,073 85	72,110 40	538,486 82	2,380,706 18	113,832 01	27,652 04	41,518 50	295,550,029 94

TABLEAU 7—Recettes et revenus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Revenu du transport—Par eau.							
	Transport de marchandises.	Voyageurs.	Excédent de bagage.	Autres services de voyageurs.	Postes.	Messageries.	Autres.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay								
Algoma-Eastern								
Atlantic, Quebec & Western								
Alberta & Great-Waterways								
Brandon, Saskatchewan & Hudson-Bay								
British Yukon								
Canada & Gulf-Terminal								
Canada Southern								
Canadian Govt. Rlys. (Intercolonial)	184,136 58						219 71	184,356 29
" " (Ile du Prince-Edouard)	129,355 73	67,916 40	852 66	1,720 85		9,465 33	6 90	209,317 87
Canadian-Northern, réseau du	31,954 11	54,328 96				6,587 88	76,511 04	169,381 99
Canadian-Pacific	1,919,672 35	1,719,111 17	2,170 38	22 25	71,307 11	39,904 61	82,067 28	3,834,255 15
Cap-Breton								
Central-Vermont								
Caraquet & Gulf-Shore								
Crow's-Nest-Southern								
Cumberland								
Central-Canada								
Dominion-Atlantic								
Eastern-British-Columbia								
Edmonton, Dunvegan & British-Columbia								
Elgin & Havelock								
Essex-Terminal								
Esquimalt & Nanaimo								
Fredericton & Grand-Lake Coal & Ry. Co.								
Grand-Trunk								
Grand-Trunk Pacific								
Grand-Trunk-Pacific Branch-Line Co.								
Hereford								
International of New-Brunswick								
Kent-Northern								
Kettle-Valley								
Lotbinière & Mégantic								
Maine-Central								

Manitoba-Great-Northern								
Maritime-Coal, Rly. & Power Co.								
Massawippi-Valley								
Midland Rly. of Manitoba								
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic								
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville-Junction								
National-Transcontinental								
Nelson & Fort-Sheppard								
New-Brunswick Coal & Rly. Co								
New-Brunswick & P. E. Island								
New-Westminster Southern								
Northern-New-Brunswick & Seaboard								
North-Shore								
Ottawa & New-York								
Pacific-Great-Eastern								
Père-Marquette								
Quebec-Central								
Quebec, Montreal & Southern								
Québec-Oriental								
Quebec Rly., Light & Power Co								
Red-Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland & Noyan								
Salisbury & Albert								
St-Lawrence & Adirondack								
St-Jean et Québec								
Ste-Martins								
Sydney & Louisburg								
Témiscouata								
Témiskaming & Northern Ontario								
Thousand-Islands								
Toronto, Hamilton & Buffalo								
Vancouver, Victoria & Eastern								
Victoria-Terminal Rly. & Ferry Co								
Victoria & Sidney, C.-B								
Wabash (en Canada)								
York and Carleton								
Totaux finals	2,265,118 77	1,841,356 53	3,023 04	1,743 10	71,307 11	55,957 82	158,804 93	4,397,311 30

Recettes et revenus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses incidentes.							
	Réfectoire et buffet.	Hôtel et restaurant.	Privilèges de gares, trains et bateaux.	Salle des colis.	Emmagasinage de marchandises.	Emmagasinage de bagage.	Surestarie.	Télégraphe et téléphone
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma-Central & Hudson-Bay					12,494 66		142,303 00	3,416 53
Algoma-Eastern					10,002 74		1,772 00	979 50
Atlantic, Quebec and Western								
Alberta & Great-Waterways			1,190 00		19 44		343 80	327 64
Brandon, Saskatchewan & Hudson-Bay					5 32	0 65	334 40	
British-Yukon					553 65			547 15
Canada & Gulf-Terminal					13 49		180 85	
Canada Southern	142,705 50	23,044 70	3,356 01	5,413 24	1,602 94	3,833 25	33,448 00	211 09
Canadian Govt. Rlys. (International)	321,209 13	23,632 56	10,166 89		15,574 53	3,587 75	88,766 20	62 70
" " (Ile du Prince-Edouard.)			567 99		597 93	50 50	168 50	164 27
Canadian-Northern Réseau du	276,728 31	101,045 09	7,280 46	11,064 25	23,214 87	6,207 30	160,233 46	232,676 67
Canadian-Pacific	1,664,671 41	394,859 26	11,475 59	51,022 35	135,753 54	42,915 25	533,714 13	
Cap-Breton								
Central-Vermont			10 25	13 10	346 38	8 55	991 00	
Caraquet & Gulf Shore								
Crow's Nest-Southern				5 00	Dr. 4 65	32 83	1,171 00	
Cumberland							460 25	
Central-Canada					5 70	3 25		21 22
Dominion-Atlantic	1,123 60		800 01		940 79	126 32	2,239 25	43 27
Eastern-British-Columbia							1,019 00	56 50
Edmonton, Dunvegan & British-Columbia			3,483 37		115 95	5 40	836 25	3,395 63
Elgin & Havelock								
Essex-Terminal							4,445 00	
Esquimalt & Nanaimo			135 00		672 95	105 20	1,655 00	
Fredericton & Grand-Lake-Coal & Rly. Co.								
Grand-Trunk	369,502 00		44,647 45	14,201 67	28,876 45	17,084 64	396,443 14	3,075 38
Grand-Trunk-Pacific	164,319 33		386 67	574 45	2,014 75	1,727 10	13,496 65	
Grand-Trunk-Pacific-Branch-Line Co.	13,980 01			90 00	599 39	543 75	7,294 00	
Hereford				10 20	65 66	0 45	68 00	
International of New-Brunswick			31 24		31 80		227 00	477 50
Kent-Northern					24 55			97 75
Kettle-Valley					27 88	29 30	701 00	551 43
Lotbinière & Mégantic								
Maine-Central								

Manitoba-Great-Northern				0 10	6 42		221 00	
Maritime-Coal, Rly. & Power Co								
Massawippi-Valley					562 79	110 40	1,196 00	522 91
Midland Rly. of Manitoba	9,618 48			0 97	644 90		5,289 57	
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic					726 31	9 75	17,159 25	
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville-Junction					12 14		280 00	23 84
National-Transcontinental	Dr. 2,580 86		3,187 12		4,904 47	87 65	11,360 47	13,944 58
Nelson & Fort-Sheppard				0 10	16 25	15 60	171 00	2,057 55
New-Brunswick Coal & Rly. Co								0 25
New-Brunswick & P.-E. Island					1 80		55 00	
New-Westminster Southern			1 60	1 25		3 52	0 11	
Northern New-Brunswick & Seaboard								
North-Shore								
Ottawa & New-York			34 32	7 00	388 88	8 70	472 25	13 02
Pacific-Great-Eastern					12 00		238 00	
Père Marquette			118 21	3 20	947 95	9 70	10,465 00	70 00
Québec-Central	11,186 14		4,899 13		1,180 26	276 07	5,111 00	
Quebec, Montreal & Southern			120 00		279 89	16 10	1,779 00	463 30
Québec-Oriental								
Quebec Rly., Light & Power Co			124 10	7 66	84 73		34 20	
Red-Mountain				3 00		7 40	40 00	294 42
Roberval-Saguenay							6,604 95	
Rutland & Noyan								
Salisbury & Albert								213 53
St. Lawrence & Adirondack			244 81		36 16	2 40	6,773 50	7 05
St-Jean et Québec			106 94		11 80	0 25	1,403 00	2 48
Ste-Martine								150 36
Sydney & Louisburg					63 29		3,680 90	52 05
Témiscouata			500 00		87 15		1,742 00	
Témiskaming & Northern-Ontario	16,772 84		5,400 02		1,619 05	335 90	18,215 75	62,155 00
Thousand-Islands					22 41		326 00	514 03
Toronto, Hamilton & Buffalo	22,720 27		382 32		591 40	16 71	35,805 00	
Vancouver, Victoria & Eastern	3,747 88		40 59	28 48	1,365 95	677 99	3,278 89	1,706 69
Victoria-Terminal Rly. & Ferry Co					1 10		10 08	
Victoria & Sidney, C.-B					Dr. 4 45		156 92	
Wabash (en Canada)	10,344 66		1,185 49		19 25	14 85	2,035 00	
York and Carleton								
Total final	3,026,048 70	542,581 61	99,875 58	82,446 02	247,132 61	77,134 48	1,526,214 72	328,295 29

TABLEAU 7—Recettes et revenus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses incidentes.							
	Elévateurs à grains.	Cours à bestiaux.	Loyers de bâtiments et autres propriétés.	Divers.	Total.	Facilités de raccordement.	Facilités de raccordement.	Total des revenus d'exploitation.
						Cr.	Dr.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma-Central & Hudson-Bay				109,565 87	267,780 06			1,156,478 24
Algoma-Eastern				24,641 94	37,396 18			626,640 75
Atlantic, Quebec & Western								139,421 59
Alberta & Great-Waterways			3,271 45	14 00	5,166 33			61,992 52
Brandon, Saskatchewan & Hudson-Bay				9 40	349 77			48,107 07
British Yukon			1,050 00	1,574 04	3,724 84			283,888 88
Canada & Gulf-Terminal				473 02	667 36			46,284 86
Canada-Southern		9,622 76	6,613 85	21,497 89	251,349 23			13,529 977 84
Canadian Govt. Rlys. (Intercolonial)	6,190 82		20,635 29	37,399 42	527,225 29			18,023,955 14
" " (Ile P.-E.)			536 71	19,482 75	21,568 65			666,995 16
Canadian-Northern, Réseau	229,498 63	82 56	219,603 56	603,276 87	1,870,912 03	345,587 21	3,344 36	42,999 976 56
Canadian-Pacific	828,629 54		957,437 36	608,848 82	5,228,607 25			146,713,115 65
Cape-Breton								12,361 09
Central-Vermont			2,512 54	Dr. 180 00	3,701 82			340,645 30
Caraquet & Gulf-Shore								80,741 86
Crow's Nest-Southern			720 00		1,924 18			100,762 14
Cumberland				667 30	1,127 55			99,053 32
Central-Canada					30 17			11,300 27
Dominion-Atlantic			8,159 96	803 60	14,236 80			1,152,274 45
Eastern-British-Columbia			522 65		1,598 15			29,466 06
Edmonton, Dunvegan & British-Columbia			3,716 96	248 32	11,801 88			487,605 56
Elgin & Havelock								10,285 55
Essex-Terminal			908 00	9,781 20	15,134 20			98,528 03
Esquimalt & Nanaimo			13,464 08	299 90	16,332 13			656,711 21
Fredericton & Grand-Lake-Coal & Rly. Co.				154 68	154 68			94,694 38
Grand-Trunk	125,025 27		140,722 19	111,239 21	1,250,817 40	3,942 15	4,714 35	46,951,270 39
Grand-Trunk-Pacific		557 10	29,437 04	67,527 44	280,040 53	21,353 61	0 19	6,651,298 18
Grand-Trunk-Pacific-Branch-Lines Co			7,581 08	3,153 56	33,241 79			1,593 019 00
Hereford			237 50	103 00	484 81			73,187 91
International of New-Brunswick			1 00	296 00	1,064 54			135,960 26
Kent-Northern				114 86	237 16			25,357 33
Kettle-Valley			1,206 80	2,078 82	4,595 23			569,134 57

Lotbinière & Megantic			15 00		15 00			34,788 86
Maine-Central								19,767 21
Manitoba-Great-Northern				3 55	231 07	0 17	0 02	42,421 22
Maritime-Coal, Rly. & Power Co			48 00		48 00			97,543 86
Massawippi-Valley				205 12	2,597 22			221,550 75
Midland Rly. of Manitoba			42 00	5,150 33	20,746 25			334,502 24
Moncton & Buctouche			1,304 00	248 57	1,552 57			35,963 35
Montreal & Atlantic			2,831 66	8,919 64	29,646 61			1,301,293 46
Morrissey, Fernie & Michel				7,726 35	7,726 35			88,964 91
Napierville-Junction					315 98			158,752 31
National-Transcontinental	22 71		4,275 97	42,573 28	77,775 39			7,113,246 41
Nelson & Fort-Sheppard				21 72	2,282 22			52,559 90
New-Brunswick-Coal & Rly. Co				5,458 58	5,458 83			37,845 20
New-Brunswick & P. E. Island				51 95	108 75			50,803 18
New-Westminster-Southern				3 80	10 28			23,307 61
Northern-New-Brunswick & Seaboard								
North-Shore								
Ottawa & New-York			58 00	86 40	1,068 57			295,243 27
Pacific-Great-Eastern			60 00	315 00	625 00			179,671 00
Père-Marquette			4,599 24	642 22	16,855 52			3,203,336 51
Québec-Central			11,575 69	2,966 81	37,195 10			1,758,437 15
Quebec, Montreal & Southern			27 00	Dr. 547 00	2,138 29			462,768 23
Quebec-Oriental								222,834 59
Quebec Rly., Light & Power Co			70 87		321 56			100,291 28
Red-Mountain				2 79	347 61			19,395 03
Rutland & Noyan								16,043 85
Roberval-Saguenay			1,935 89	59,629 30	68,233 14			200,694 37
Salisbury-Albert			120 00	768 77	1,102 30			45,955 26
St. Lawrence & Adirondack			23 00	15 00	7,101 92			1,045,605 33
St-Jean et Québec			230 00	97 28	1,851 75			82,935 25
St-Martins			28 00		178 36			19,544 62
Sydney et Louisburg				17,212 17	21,008 41			765,763 55
Temiscouata			127 50	1,463 47	3,920 12			224,561 42
Témiskaming & Northern-Ontario			8,170 34	324 35	112,993 25		780 84	2,236,299 82
Thousand-Island			1,124 52	1,588 99	3,575 95			43,327 43
Toronto, Hamilton & Buffalo			862 48	1,157 80	61,535 98			2,192,093 60
Vancouver, Victoria & Eastern			1,627 52	38,896 28	51,370 27			547,186 59
Victoria-Terminal Rly. & Ferry Co					11 18			3,138 80
Victoria & Sidney, C.B					152 47			47,027 50
Wabash (en Canada)				2,128 37	15,727 62	54,995 58		3,969,001 33
York and Carleton								6,521 73
Totaux finals	1,189,366 97	10,262 42	1,457,494 70	1,820,245 80	10,407,098 90	425,878 72	8,839 76	310,771,479 10

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1917.

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et constructions.							
	Surintendance.	Entretien des chemins.	Tunnels et passages sous voies.	Ponts, croisillons et ponceaux.	Traverses.	Rails.	Autre matériel des voies ferrées.	Ballast.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma-Central & Hudson Bay	11,459 07	39,894 79		21,790 34	22,593 51	1,680 93	8,485 62	554 36
Algoma-Eastern	4,997 00	8,362 30		1,883 61	4,202 21	221 35	3,913 41	3,000 00
Atlantic, Quebec & Western	1,876,34	24,121 77	690 45	4,667 53	578 20		569 44	2,742 70
Alberta & Great-Waterways	1,037 92	928 31		33 45	257 05	856 78	253 93	2 10
Brandon, Saskatchewan & Hudson-Bay	4,515.11	9,220 62		2,062 37	11,101 74	Cr. 112 68	1,202 98	3 40
British-Yukon	45 77			2,636 91	3,204 13	231 99	215 15	3,306 96
Canada & Gulf Terminal	636 91	5,927 66			246 13		71 50	
Canada-Southern	87,348 71	122,092 93	18,815 70	18,829 95	205,282 35	5,039 26	30,760 26	53,257 53
Canadian Govt. Railway (Intercolonial)	170,732 19	233,920 16	1,392 31	158,161 47	168,234 71	54,098 66	139,452 86	130,774 88
" " (Ile du P.-E.)	17,278 42	26,988 12		4,460 64	11,439 14	50 87	4,086 05	1,607 11
Canadian-Northern, réseau	271,657 15	974,220 97	1,939 39	401,795 22	1,623,095 03	301,874 20	150,959 11	8,729 45
Canadian-Pacific	621,202 76	2,024,791 14	587,563 58	666,290 67	1,545,758 10	480,879 06	489,349 85	516,220 12
Cape-Breton	250 00	3,967 84		1,871 08	1,516 73			
Central-Vermont	2,760 33	9,486 63		5,961 16	8,944 58	1,199 38	2,806 71	3,715 24
Caraquet & Gulf-Shore	840 00	4,915 50		2,225 85	3,628 08		1,403 03	2,400 34
Crow's Nest-Southern	6,254 01	24,816 33		8,006 66	10,333 96	16,982 01	10,843 60	
Cumberland	1,072 58	12,683 36		316 53	5,681 14		550 00	
Central-Canada	175 21	6,218 32		115 00	381 00	1,017 68	88 06	826 16
Dominion-Atlantic	7,932 23	27,851 71		19,525 44	28,692 31	24,000 00	5,197 38	2,060 78
Eastern-British-Columbia	750 00	5,049 28		1,061 05	1,213 08	Cr. 48 80	32 44	
Edmonton, Dunvegan & British-Columbia	3,534 63	26,850 80		7,117 21	6,300 90	607 84	2,186 00	1,070 30
Elgin & Havelock		2,024 18		699 96	875 20		134 90	
Essex-Terminal	33 70	5,355 14		195 53	3,818 94	4,661 52	113 19	148 20
Esquimalt & Nanaimo	8,195 21	28,247 55		13,135 94	10,294 66	1,785 88	1,617 35	169 56
Fredericton & Grand-Lake-Coal & Ry. Co.	765 63			64 84			403 83	
Grand-Trunk	184,670 30	354,001 85		307,749 67	676,845 83	50,081 47	157,939 69	107,005 42
Grand-Trunk-Pacific	92,430 89	315,624 61	3,142 10	117,844 30	266,666 11	24,601,93	42,459 06	16,312 48
Grand-Trunk-Pacific-Branch Lines	47,279 75	90,538 90		13,215 31	33,376 22	2,219 16	9,601 84	9,297 90
Hereford	1,830 92	5,432 84		1,921 63	6,591 98	339 13	1,124 95	55 56
International of New-Brunswick	4,060 83	7,418 86		302 97	15,101 75	2,907 78	3,583 97	1,797 01
Kent-Northern	500 00	2,043 06		75 00	955 00		652 89	500 00
Kettle-Valley	10,566 32	210,383 31		12,511 07	6,203 87		1,964 31	5 39
Lotbinière & Megantic		6,525 71		216 65	3,706 65		277 05	
Maine-Central	45 00	541 86		25 36	610 91			
Manitoba-Great-Northern	5,217 05	7,497 47		1,586 45	27,839 02	39 95	404 56	
Maritime-Coal, Ry. & Power Co.	802 84			2,582 00	1,692 09			
Massawippi-Valley	2,518 02	6,260 26		2,958 75	9,394 63	6,929 72	5,876 76	

Midland Ry. of Manitoba	3,404 27	654 47		78 12	37 78	52 18	332 61	Cr. 28 78
Moncton & Buctouche	5,812 75			2,004 45	2,149 49	323 40		851 20
Montréal & Atlantic	8,078 15	23,289 80		31,751 77	31,219 02	13,802 43	12,079 38	1,337 00
Morrissey, Fernie & Michel	3,486 12				1,579 13	1,584 47		
Napierville Junction	1,392 73	1,853 01		957 61	5,284 13	90 70	232 14	279 26
National Transcontinental	140,502 75	288,430 18	853 11	128,779 36	269,598 16	Cr. 752,764 47	12,657 25	82,961 63
Nelson & Fort Sheppard	4,434 17	8,022 53		4,606 16	4,571 15	679 02	355 52	
New Brunswick Coal & Ry. Co	845 49	210 24		2,809 86		26 34	710 19	38 75
New Brunswick & P. E. Island	756 11	2,971 69		1,910 80	1,393 58	198 83	161 48	423 91
New Westminster Southern	1,985 02	1,159 78		6,161 16	867 17	89 69	42 14	49 62
Northern New Brunswick, & Seaboard North Shore								
Ottawa & New York	3,525 70	7,155 89		4,122 82	10,014 17	Cr. 1,783 92	3,076 97	4,766 82
Pacific & Great Eastern	4,487 70	32,710 04		2,549 45	34 79	2 40	206 15	340 06
Père-Marquette	13,806 04	16,068 91		4,144 98	28,531 12	11,961 89	7,525 62	1,301 48
Québec-Central	8,371 45	103,808 62		5,089 97	31,500 00	24,000 00	4,170 70	22,000 00
Quebec, Montreal & Southern	11,000 54	17,346 23		8,403 05	26,473 64	953 27	4,335 59	9 15
Québec-Oriental	2,050 75	28,859 23		6,064 71	8,923 66	529 75	2,471 27	7,893 75
Quebec Ry., Light & Power Co	309 05	3,257 87		508 73	1,050 41		125 04	50 28
Red Mountain	829 76	1,472 87		660 03	2,100 10	4 27	126 85	
Rutland & Noyan	260 54	368 63		141 57	637 09	190 55	162 89	20 54
Roberval-Saguenay	1,678 09	682 23		1,130 20	4,463 72	320 42	555 30	3,368 57
Salisbury & Albert	884 45	9,013 75		1,229 49	3,587 36	109 62	749 47	500 10
St. Lawrence & Adirondack	2,971 54	9,307 24		5,408 17	11,051 62	18,188 57	7,350 03	3,206 82
St-Jean et Québec	3,138 98	10,985 95		394 83	123 29	Cr. 164 13	367 08	147 97
St. Martins				3,155 54	1,833 51		758 22	
Sydney & Louisburg	3,725 24	52,066 08		3,746 01	18,278 94	5,821 95	5,311 69	85 61
Témiscouata	2,387 30	30,589 62		5,034 90	7,446 46	574 29	1,572 13	
Temiskaming & Northern Ontario	27,040 80	50,263 29		7,406 63	6,684 89	6,762 39	16,513 44	Cr. 1,546 30
Mille Iles	517 28	1,817 18		25 05	740 81	20 00	168 33	51 41
Toronto, Hamilton & Buffalo	18,938 64	38,128 96	1,599 46	7,815 95	19,869 27	14,925 79	11,897 08	6,209 58
Vancouver, Victoria & Eastern	28,776 64	44,327 06	332 87	47,815 12	27,661 75	1,592 05	7,989 22	1,221 48
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	27 16	198 87		2 78	32 91		2 52	
Victoria & Sidney, B.C	425 75	3,115 68		42 73	515 84		39 43	
Wabash (in Canada)	566 41							
York & Carleton		1,272 30			463 28		11 98	
Total final	1,881,690 17	5,423,612 34	616,328 97	2,098,029 57	5,255,375 18	330,236 82	1,180,639 44	1,001,102 86

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Suite.*							
	Posage de voie et nivellement.	Clôtures. Passage de la voie.	Abris contre les neiges et les sables.	Passages à niveau et indicateurs.	Edifices de gares et de bureaux.	Bâtiments sur la voie.	Stations pour eau.	Stations pour charbon.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	97,111 28	74 01	...	425 53	3,031 46	1,390 21	2,908 55	1,238 48
Algoma Eastern	23,781 91	9 85	89 16	...	196 10	232 08	455 02	43 13
Atlantic, Quebec & Western	...	548 37	373 87	316 12	280 94	561 88	...	...
Alberta & Great Waterways	9,248 40	84 69	99 70	358 36	384 39	12 50	1,617 32	...
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	11,472 33	472 02	557 36	500 33	770 54	318 05	415 56	161 71
British Yukon	11,390 91	...	159 64	16 36	...	6,671 03	...	...
Canada & Gulf Terminal	...	...	104 23	422 76	...	204 43	...	...
Canada Southern	346,180 68	15,412 80	44 80	12,584 62	29,183 21	2,995 87	13,682 01	3,943 19
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	813,884 70	50,970 55	559 20	28,984 21	174,857 19	4,978 93	31,333 12	17,648 05
" " (Ile du P.-E.)	52,642 27	7,018 03	1,186 71	1,508 76	9,853 46	88 18	1,525 96	507 59
Canadian-Northern, réseau du	2,189,846 60	46,575 50	9,853 17	28,233 20	153,168 29	21,273 16	136,021 74	19,091 52
Canadien-Pacifique	5,155,676 92	142,885 92	67,359 04	119,047 37	985,332 23	104,566 81	431,682 87	147,672 72
Cape Breton	...	...	...	36 41	...	116 86	...	...
Central-Vermont	23,593 03	4,137 98	129 85	730 29	2,428 79	67 53	121 14	77 65
Caraquet & Gulf Shore	...	496 59	...	...	...	...	...	...
Crow's Nest Southern	28,647 15	85 00	...	95 99	160 04	186 96	405 33	...
Cumberland	...	...	27 60	839 21	...	1,217 02	...	...
Central-Canada	2,345 39	...	...	...	...	...	328 23	...
Dominion Atlantic	54,292 17	2,780 71	...	1,710 41	13,849 59	153 36	1,164 41	1,434 13
Eastern British Columbia	...	...	...	...	...	...	...	...
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	92,732 68	978 61	22 44	822 01	1,533 02	119 01	2,767 34	...
Elgin & Havelock	...	...	...	...	...	...	...	...
Essex Terminal	...	...	...	...	...	246 08	...	...
Esquimalt & Nanaimo	31,991 65	1,041 13	...	785 20	4,245 95	384 63	1,083 66	353 56
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	8,492 68	0 62	...	...	21 94	5 00	...	0 29
Grand-Tronc	1,485,162 88	59,141 13	8,233 53	196,596 12	279,260 61	15,209 82	48,531 01	21,771 81
Grand-Tronc-Pacifique	553,605 70	3,381 07	2,074 21	5,903 48	34,261 93	3,560 29	28,520 03	3,336 60
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements	211,140 03	2,444 67	...	239 18	1,037 01	280 78	301 90	25 65
Hereford	12,298 80	1,942 86	1,303 85	3,409 77	6,344 25	1,283 35	5,264 95	2,602 43
International of New-Brunswick	24,950 51	76 17	...	250 91	370 06	42 72	551 46	124 65
Kent Northern	507 20	...	...	...	522 28	308 50	50 00	...
Kettle Valley	...	...	57 50	1,277 68	...	4,410 74	...	...
Lotbinière et Mégantic	...	...	...	4 70	...	385 58	...	...
Maine-Central	854 29	17 25	...	5 22	...	...	...	...
Manitoba Great Northern	19,582 99	164 72	76 59	106 75	795 74	188 12	548 17	24 99
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	10,275 64	...	...	...	2 50	...	...	...
Massawippi Valley	22,091 98	2,317 56	...	806 22	3,397 45	118 35	339 51	685 54

Midland Ry. of Manitoba	1,864 36			89 40	243 26	15 60	597 61	50 41
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic	65,102 34	4,538 96	745 65	4,667 03	21,136 31	494 76	1,859 04	8,813 06
Morrisey, Fernie & Michel								
Napierville-Junction	4,536 61	369 81		59 62	1,353 62		748 97	
Transcontinental-National	805,197 09	4,434 32	2,023 27	5,834 39	59,975 08	10,895 31	49,619 34	4,660 57
Nelson & Fort Sheppard	11,633 59	73 57		19 88	364 20	157 27	804 82	Cr. 0 12
New Brunswick Coal & Ry. Co	14,654 97	25 40		12 76	182 55	45 51		63 51
New Brunswick & P. E. Island	9,551 98	477 50		46 70	890 40		59 98	
New Westminster Southern	2,156 31	2 36		27 05	10 10	Cr. 0 46	Cr. 0 36	Cr. 0 46
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	19,524 99	1,157 23	248 13	754 41	2,589 70	893 06	1,165 31	2,252 17
Pacific Great Eastern				228 72		1,326 24		
Père-Marquette	59,565 17	5,484 06	26 00	2,708 15	6,527 41	716 03	2,883 11	192 24
Québec-Central	18,319 13	2,456 26	1,115 38	272 29	236 45	4,137 83	295 56	354 67
Quebec, Montreal & Southern	23,591 14	3,178 78	4 91	1,052 46	5,113 76	194 28	1,697 93	108 36
Québec-Oriental		593 55	793 19	197 85	484 37	1,453 10		
Quebec Ry. Light & Power Co				487 48		1,071 29		
Red Mountain	3,619 12	13 03	3 55	21 58	69 37	69 38	292 03	Cr. 0 02
Roberval-Saguenay	10,007 42	794 81	965 06		2,815 94			
Rutland and Noyan	1,288 20	81 50	11 60	48 69	150 88	4 73	40 82	10 23
Salisbury & Albert		232 16			115 66			
St. Lawrence & Adirondack	23,487 37	2,743 18		980 02	5,597 46	463 36	301 17	111 90
St-Jean et Québec	11,078 90	394 90	173 92	321 16	555 21	19 80	126 05	
St. Martins								
Sydney & Louisburg		3,177 09	502 78			4,855 21		1,728 05
Témiscouata			56 83	409 28		1,678 24		
Timiskaming & Northern Ontario	113,184 83	2,327 70		1,218 55	34,091 79	6,359 93	4,878 54	1,340 14
Mille-Iles		257 26			227 83			
Toronto, Hamilton & Buffalo	64,342 02	6,151 40	92 25	2,684 82	7,126 49	850 34	2,688 31	346 63
Vancouver, Victoria and Eastern	93,011 80	1,848 48		2,377 78	4,267 30	327 91	1,524 71	417 72
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co		9 39		1 43	185 85			
Victoria & Sidney, B.C		147 60		20 41	147 33			
Wabash (en Canada)					13 22			
York & Carleton								
Total final	12,649,518 11	384,028 11	99,074 97	430,559 08	1,859,760 51	207,606 55	779,202 23	241,192 75

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1917.

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Suite.*							
	Ateliers et abris de machines.	Elévateurs à grain.	Entrepôts d'emmagasinage.	Quais et docks.	Quais à houille et minerai.	Matériel pour production du gaz.	Signes de télégraphe et de téléphone.	Signaux et aiguillage à enclanchement.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	1,954 36			1 93	23,433 03		4,142 91	Cr. 14 36
Algoma Eastern	1,150 75				11,046 00		1,466 86	92 16
Atlantic, Quebec & Western							240 55	
Alberta & Great Waterways	377 13						613 24	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	482 29						373 34	913 42
British Yukon				1,362 88			371 91	
Canada & Gulf Terminal							91 44	
Canada Southern	43,794 28			4,814 88			9,320 18	41,511 56
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	93,498 82	429 42	91 14	40,562 31	158 14	419 41	17,820 40	22,772 62
" " (Ile du P.-E.)	3,408 13		8 75	7,473 53			255 01	684 76
Canadian-Northern réseau du	94,749 81		7 74	3,220 38	417 02	5,794 23	94,754 14	25,653 51
Canadien-Pacifique	560,523 07	79,902 67	1,272 52	41,350 85	39,407 22		243,161 47	127,783 72
Cape Breton							271 10	
Central-Vermont	65 23						714 70	14 50
Caraquet & Gulf Shore								
Crow's Nest Southern							1,821 47	47 26
Cumberland	442 97						58 71	
Central-Canada							142 50	
Dominion Atlantic	2,795 30			355 45			35 00	73 41
Eastern British Columbia							14 49	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	197 67						3,597 35	253 63
Elgin & Havelock								
Essex Terminal								361 16
Esquimalt & Nanaimo	1,127 46		0 78	114 41			85 90	15 72
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	94 51						5 62	
Grand-Tronc	275,445 30	10,499 23		31,132 51	824 75		27,524 22	49,406 82
Grand-Tronc-Pacifique	39,700 27		427 17	9,595 57	Cr. 2 29		9,031 64	2,354 27
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements	6,276 86				4 62		1,543 86	1,540 49
Hereford	168 22						10 15	111 90
International of New Brunswick	117 96						866 71	136 21
Kent Northern	1,136 50							
Kettle Valley				136 56			3,395 97	112 80
Lotbinière et Mégantic				62 09			18 09	
Maine-Central								
Manitoba Great Northern	353 07						296 39	772 92
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	353 64						51 00	

Massawippi Valley	952 89						148 94	21 98
Midland Ry. of Manitoba	1,285 28						108 29	
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic	6,711 43		6,663 95				4,235 81	1,075 53
Morrisey, Fernie & Michel								
Junction-Napierville							78 75	Cr. 1 28
Transcontinental National	80,767 25	82 45		131 57			39,059 28	10,313 46
Nelson & Fort Sheppard	Cr. 0 60						263 41	83 60
New Brunswick Coal & Ry. Co.	1,702 44						52 89	
New Brunswick & P. E. Island	558 60							2 20
New Westminster Southern	Cr. 1 72						35 13	
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	2,775 15						36 42	8,061 13
Pacific Great Eastern				542 96			1,992 19	
Père-Marquette	4,213 61			149 19			335 92	1,279 06
Québec-Central	591 11			400 36		25 89		34 80
Quebec, Montreal & Southern	1,275 27						538 59	1,125 12
Québec-Oriental							261 14	
Quebec Ry., Light et Power Co.							93 38	25 32
Red Mountain	Cr. 0 09						99 88	15 65
Roberval & Saguenay				122 87			644 67	110 05
Rutland & Noyan	119 21			1 10			4 53	10 78
Salisbury & Albert							510 00	
St. Lawrence & Adirondack	1,035 42						131 72	2,144 66
St.-Jean et Québec	65 14						171 02	Cr. 210 00
St.-Martins								
Sydney & Louisburg	2,104 71						817 14	
Témiscouata								
Timiskaming & Northern Ontario	14,888 72						5,700 12	30 01
Mille-Iles				28 95				
Toronto, Hamilton & Buffalo	4,974 76						1,942 29	14,149 31
Vancouver, Victoria & Eastern	583 01			329 62			1,804 40	2,734 30
Victoria, Terminal Ry. & Ferry Co.				1 00			0 04	
Victoria & Sidney B.C.				68 90			0 58	
Wabash (en Canada)	1,905 17							11 77
York & Carleton								
Total final	1,254 720 36	90,913 77	8,472 05	141,959 87	75,288 49	6,239 53	481,162 85	315,585 93

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Suite.*							
	Fonct. de transmission de force motrice.	Diverses structures	Pavage.	Machines pour voies.	Menus outils et fournitures.	Enlèvement de neige, glace et sable.	Taxes pour améliorations publiques.	Blessures à la personne.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay		157 91		2,133 09	2,600 97	26,240 57		316 53
Algoma Eastern		18 49		201 76	929 49	4,091 58		49 27
Atlantic, Quebec & Western					710 98	7,873 08		
Alberta & Great Waterways		0 25		743 86	864 45	858 07		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay				313 54	1,107 65	13,562 98		8 09
British Yukon					657 36	8,556 52		14 48
Canada & Gulf Terminal					623 27	1,327 05		
Canada Southern	7,566 86			3,842 95	20,885 91	35,608 69		2,932 31
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,232 96	934 24		6,789 46	29,389 30	222,263 62		1,071 78
" " (Ile du P.-E.)				1,009 87	3,620 13	8,432 01		42 90
Canadian-Northern réseau du	8,604 34	6,837 78	2,886 60	24,456 14	83,601 53	412,982 59		32,968 92
Canadien-Pacifique		39,557 66	397 27	50,789 30	166,529 43	1,075,375 84	25,236 23	88,812 53
Cape Breton					29 93	71 55		
Central-Vermont				110 12	883 43	19,992 39		2 00
Caraquet & Gulf Shore						2,100 50		
Crow's Nest Southern		34 35		800 88	1,017 81	4,310 91		1,297 31
Cumberland					275 24	1,062 77		
Central-Canada				187 74	38 76	542 73		
Dominion Atlantic		21 85		229 52	1,349 49	4,444 94		1 65
Eastern British Columbia		207 57			409 81	1,014 63		
Edmonton, Dunvegan & British Columbia		53 73		2,833 15	4,804 43	11,153 60		
Elgin & Havelock					1,358 14			
Essex Terminal	76 65				145 44			9 00
Esquimalt & Nanaimo			13 20	553 13	1,422 92	3,206 11	971 44	
Fredericton, & Grand Lake Coal & Ry. Co.					122 28	1,394 69		
Grand-Tronc	1,172 87	16,690 35	2,967 94	7,348 70	43,787 95	345,256 11		26,222 91
Grand-Tronc-Pacifique	23 30	896 43		8,690 45	26,983 47	116,736 28		1,166 39
Grand-Tranc Pacifique, embranchements	41 60	20 00	Cr. 149 78	1,579 18	13,513 16	37,797 56		302 23
Hereford				143 30	309 69	4,614 82		
International of New Brunswick				535 02	399 06	5,994 85		
Kent Northern					87 00			
Kettle Valley					9,575 84	63,333 29		3 00
Lotbinière et Mégantic					67 43	239 02		
Maine-Central								
Manitoba-Great Northern				452 17	695 90	4,260 65		13 15
Maritime Coal, Ry. & Power Co.								
Massawippi Valley				270 17	930 39	4,030 71		2,105 00

Midland Ry. du Manitoba				32 66	62 25	1,832 59	67 75	157 35
Moncton & Buctouche					80 90	104 23		
Montreal & Atlantic		493 05		670 17	1,924 85	28,229 70		989 20
Morrisey, Fernie & Michel						1,916 97		
Napierville-Junction					165 52	2,723 01		
Transcontinental-National	17 68		2 27	21,493 63	54,471 69	209,564 65	12 92	506 33
Nelson & Fort-Sheppard				238 68	225 96	3,800 41		1 56
New Brunswick Coal & Ry. Co.				0 90	463 49	1,321 70		
New Brunswick & P. E. Island					16 10	329 86		
New Westminster Southern				58 60	434 43	63 17		18 13
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York				890 34	1,098 79	4,240 35	80 01	221 97
Pacific Great Eastern					4,105 91	2,506 60		
Père-Marquette	24 13			634 74	2,173 09	7,906 23	200 93	932 60
Québec-Central				1,566 84	2,350 27	8,934 31		2,220 15
Quebec, Montreal & Southern				174 42	1,263 16	20,261 56	0 71	28 75
Québec-Oriental					804 55	4,951 05		
Quebec Ry., Light & Power Co.					122 00	2,237 37		
Red-Mountain				19 83	28 26	2,040 52		0 26
Roberval-Saguenay	2,162 83			2,088 16		4,817 61		40 25
Rutland & Noyan				22 75	44 39	211 43		2 15
Salisbury & Albert					185 00	7 50		
St. Lawrence & Adirondack				616 87	833 80	5,627 34		171 63
St-Jean et Québec				50 44	291 29	4,014 05		5 00
St-Martins						77 00		
Sydney & Louisburg					930 63	2,401 65		
Témiscouata					631 56	3,459 69		
Timiskaming & Northern Ontario	1 82	1,038 33		2,894 91	5,005 17	40,447 84		1,037 47
Mille-Iles					40 08	542 09		
Toronto, Hamilton & Buffalo		802 49		1,059 81	2,596 13	11,112 92	276 86	609 46
Vancouver, Victoria & Eastern				1,364 37	2,557 77	5,061 46		1,252 64
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.					1 87	5 76		
Victoria & Sidney, B.C.					29 24	90 11		
Wabash (en Canada)								219 06
York & Carleton					11 25	87 50		
Total final	21,925 04	67,764 48	6,117 50	147,891 62	502,677 44	2,829,658 94	26,846 85	165,753 59

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Fin.*					
	Assurances.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Entretien du matériel de raccord. aux terminus. Dt.	Entretien du matériel de raccord. aux terminus. Av.	Total de l'entretien du matériel, des voies et constructions.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	12,188 92	305 91	147 21	212 10		286,459 32
Algoma Eastern	2,183 69	147 98				72,765 16
Atlantic, Quebec & Western		735 33				46,887 55
Alberta & Great Waterways	476 99	3 92		2,688 38		21,801 19
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	310 78	277 11	189 71			60,145 35
British Yukon			19 52			38,861 52
Canada & Gulf Terminal		13 00				9,668 38
Canada Southern	1,061 33	4,496 75	45 53	86,080 92	99,472 01	1,127,943 91
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)		15,522 88	452 94	75,396 38	10,395 22	2,699,393 79
" " (Ile du P.-E.)		2,134 81				167,491 21
Canadien-Northern réseau du	5,486 86	7,374 86	2,580 30	62,730 63	53,102 90	7,160,338 18
Canadian-Pacifique		13,757 94	5,341 74	235,736 09	52,998 07	16,828,216 64
Cape Breton			147 75			8,279 25
Central-Vermont	285 84	80 25		430 81		88,739 56
Caraquet & Gulf Shore		75 00	260 00			18,344 89
Crow's Nest Southern	786 05	255 56	374 03	99 00		117,661 67
Cumberland			323 45			24,550 58
Central-Canada	206 27	3 43				12,616 48
Dominion Atlantic		117 54	65 04			200,133 82
Eastern British Columbia						9,703 55
Edmonton, Dungevan & British Columbia	1,741 56	16 27		7,509 81	2,704 19	176,099 80
Elgin & Havelock		7 33				5,099 71
Essex Terminal						15,164 55
Esquimalt & Nanaimo		115 06				110,958 06
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.						11,371 93
Grand-Tronc	47,870 93	6,740 93	2,452 98	48,989 25	394,532 99	4,502,001 90
Grand-Tronc-Pacifique	9,347 07	2,285 11	Av. 1,100 30	27,050 47	843 27	1,766,066 82
Grand-Tronc-Pacifique embranchements	1,935 20	816 12	Av. 17 80	21 21	17 80	504,529 09
Hereford	213 81	162 22	50 64	1,117 77		40,325 71
International of New Brunswick		81 78	10 00	600 00		70,281 24
Kent Northern						7,337 43
Kettle Valley	1,602 24	330 57	306 55	7,705 88	27,749 84	306,133 05
Lotbinière et Mégantic					240 00	11,262 97
Maine-Central		13 15				2,113 04
Manitoba Great Northern	371 39	282 94	244 80	157 71		71,973 66
Maritime Coal, Ry. & Power Co.				360 00		16,119 71
Massawippi Valley	289 39	36 76	411 77	825 53		73,718 28
Midland Ry. of Manitoba	652 68	76 18		40,335 88		52,002 38

Moncton & Buctouche						11,326 42
Montreal & Atlantic		628 69	4 04	2,992 79		283,533 91
Morrisey, Fernie & Michel			1,040 41	6 53		9,613 63
Napierville-Junction	59 02	6 65	5 50			20,195 38
Transcontinental-National	127 42	7,990 61	616 37	11,137 55	14,370 73	1,535,581 74
Nelson & Fort Sheppard	251 75	168 29	341 41	2,940 00		44,036 23
New Brunswick Coal & Ry. Co.						23,166 99
New Brunswick & P. E. Island		19 72				19,769 44
New Westminster Southern	59 14	69 38	Av. 158 29	265 00		13,392 09
Northern New Brunswick & Seaboard						
North-Shore						
Ottawa & New York	112 42	0 50	3 53	1,051 35		78,035 41
Pacific Great Eastern		148 22	185 14			51,366 57
Père-Marquette	1,498 05	682 69		120,263 85	877 53	300,858 77
Québec-Central	1,440 00	252 47		720 00		244,664 51
Quebec, Montreal & Southern	851 98	306 10	9 89	385 00	6,720 00	122,963 64
Québec-Oriental			6,725 51			73,057 43
Quebec Ry., Light & Power Co.	3 56	11 50		303 14		9,656 42
Red Mountain	154 92	28 12	63 92			11,733 19
Roberval et Saguenay		15 00	1,507 69			38,290 89
Rutland & Noyan	29 17	8 48		193 05	106 93	3,958 57
Salisbury & Albert			2 32			17,126 88
St. Lawrence et Adirondack	Av. 4 43	0 20	1 64	16,972 05		118,669 35
St-Jean & Québec		70 75		550 00		32,671 60
St-Martins			3,920 34			9,744 61
Sydney & Morrisburg		12 00	2,762 26			108,327 04
Témiscouata		9 83				53,850 13
Timiskaming & Northern Ontario	2,969 04	707 17	25 45	2,497 50	8,974 55	344,795 62
Mille-Iles		9 27	7 50			4,453 04
Toronto, Hamilton & Buffalo	455 07	541 08		2,076 89	30,964 68	213,299 38
Vancouver, Victoria & Eastern	3,208 03	1,108 06	267 66	27,676 60	12,238 90	299,200 91
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.						469 58
Victoria & Sidney, B.C.						4,643 60
Wabash (en Canada)	27 70	0 58		304,639 89	51 30	307,332 50
York & Carleton						1,846 31
Total final	98,253 84	69,007 05	29,638 15	1,092,719 01	716,360 91	41,154,193 11

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel.							
	Surintendance	Atelier des machines.	Force motrice pour les machines.	Appar. de force motrice pour stat. intermédiaire.	Locomotives à vapeur. Réparations.	Locomotives à vapeur. Renouvellements.	Wagons pour trains à marchandises. Réparations.	Wagons pour trains à marchandises. Renouvellem.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	7,272 86	4,648 72			52,400 13		51,619 37	
Algoma Eastern	4,227 90	591 16			34,428 37		39,763 45	
Atlantic, Quebec & Western		131 62			15,322 89		647 90	
Alberta & Great Waterways		196 91			7,015 83		4,753 30	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	598 91	520 43	28 59		10,341 42		644 86	
British Yukon	991 99	219 89			6,196 82		6,997 06	
Canada & Gulf Terminal	606 28				2,832 59			
Canada Southern	64,165 31	18,274 39	701 48	9,274 54	651,554 07	105,183 26	282,167 48	143,467 65
Chemin de fer de l'Ftat (Intercolonial)	83,951 10	68,526 65	17,868 37		1,174,383 11		845,586 23	
" " (Ile du P.-E.)	3,733 63	2,937 12	763 71		35,335 61		10,736 21	
Canadian-Northern, réseau du	197,388 69	143,844 54	514 50	613 40	2,082,777 42		1,806,163 45	
Canadien-Pacifique	350,274 07	659,541 15			6,211,668 26	2,350,261 08	5,458,588 40	1,915,792 90
Cape Breton					610 38		23 95	
Central-Vermont	1,203 54	125 12			15,452 13		10,199 36	
Caraquet & Gulf Shore	1,152 00	600 00			5,638 07		540 00	
Crow's Nest Southern	620 34	491 22	28 71		7,591 33		7,006 05	
Cumberland	820 03				4,829 89		2,454 42	
Central-Canada					1,875 41		479 79	
Dominion Atlantic	2,669 76	141 08			34,753 49	12,000 00	14,211 16	
Eastern British Columbia	12 00	14 50			5,467 29		1,754 25	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	334 80				32,086 46		12,839 51	1,520 00
Elgin & Havelock					1,068 64		5 97	213 28
Essex Terminal		2 35			3,684 74	593 59	72 06	
Esquimalt & Nanaimo	3,035 88	2,738 26			37,266 20		20,964 53	2,292 22
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		14 00			2,781 11		250 54	
Grand-Tronc	139,379 66	222,237 75	8,807 38		3,449,100 52		2,960,556 38	
Grand-Tronc-Pacifique	68,209 46	32,612 10	370 51		594,024 40	4,900 00	786,504 83	46,627 09
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements	24,786 69	9,432 48	3,465 50		111,155 36		114,844 82	7,737 24
Hereford	830 47	93 63			8,171 02	Cr. 43 84	4,291 11	20 41
International of New Brunswick	880 27	719 37	179 99		11,658 88		4,997 16	
Kent Northern	400 00	75 00			260 00			
Kettle Valley	4,857 03	2,301 12			37,083 52		15,117 21	
Lotbinière et Mégantic		432 65			1,621 60		846 93	
Maine-Central	100 12	26 23			519 85	Cr. 4 05	1,066 50	5 71
Manitoba Great Northern	599 23	315 55	18 20		3,021 79		3,445 72	
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	1,201 67	140 37			3,737 12			
Massawippi Valley	1,361 52	882 02			19,876 05		12,963 20	

Midland Railway of Manitoba	3,308 49	1,024 05	40 89		32,632 78		9,966 13	
Moncton & Buctouche					1,639 92		535 42	
Montreal & Atlantic	3,167 97	4,329 44			83,672 12	95,000 00	6,389 23	47,417 17
Morrisey, Fernie & Michel		2,835 22			6,532 21		6,126 85	
Napierville-Junction	724 51				3,679 76		1,026 19	
Transcontinental-National	64,543 35	56,758 50	12,685 57		674,592 42		521,321 31	
Nelson & Fort Sheppard		632 41	354 03	20 90	4,931 15		210 32	
New Brunswick Coal & Ry. Co		3,791 79	3 23		2,137 71		1,454 09	
New Brunswick & P.E. Island	450 89	370 93	92 84		5,010 00		1,497 73	
New Westminster Southern	99 85	42 88	3 16		1,883 98			
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	8,393 72	1,528 34			20,960 41		6,365 80	
Pacific Great Eastern	4,711 21	3,307 37			26,578 63		5,926 71	
Père-Marquette	18,457 36	6,516 54	1,405 95		191,525 54	15 18	3,583 04	427 46
Québec-Central	12,272 04	6,234 03			46,621 56	15,000 00	59,599 69	
Quebec, Montreal & Southern	8,881 04	1,714 76			39,727 51		114,413 91	3,885 61
Québec-Oriental		167 15			25,669 13		1,792 09	
Quebec Ry., Light & Power Co	203 45	197 70			5,568 02		5,728 02	
Red Mountain	158 67	82 45	5 74		1,917 27			
Roberval-Saguenay	1,920 24	1,496 11			4,807 79		4,226 52	
Rutland & Noyan	85 16	27 02			763 64	8 41	658 32	107 34
Salisbury & Albert		168 91			1,655 15		559 96	
St. Lawrence & Adirondack	3,988 72	7 96			34,295 80	12,249 06	2,729 51	
St-Jean et Québec	300 00				2,905 47		213 18	
St-Martin					431 25	433 29		
Sydney & Louisburg	1,639 61				81,495 07		114,402 99	
Témiscouata	3,173 87	402 77			8,452 54		6,986 22	
Timiskaming & Northern Ontario	14,578 29	6,820 73	118 17		108,187 29	17,706 60	17,314 33	21,202 07
Mille-Iles					902 83			
Toronto, Hamilton & Buffalo	13,201 28	5,602 51			139,561 32	38,054 93	52,109 36	42,598 27
Vancouver, Victoria & Eastern	3,976 31	1,904 75	122 28		55,886 05		14,838 94	
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	13 58	1 05			40 59		28 67	
Victoria & Sidney, C.B	212 93	16 45			637 33	2,700 00	449 87	
Wabash (en Canada)	20,034 51	14,245 28	1,151 59		229,109 53		190,259 52	
York & Carleton						220 67		
Total final	1,154,342 26	1,293,054 48	48,730 39	9,908 84	16,522,003 84	2,654,278 18	13,633,817 08	2,233,314 42

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Suite.*							
	Wagons à voyageurs, réparations.	Wagons à voyageurs, renouvellements.	Matériel pour wagons à moteur, réparations.	Matériel pour wagons à moteur, renouvellem.	Matériel flottant réparations.	Matériel flottant, renouvellement.	Matériel des travaux, réparations.	Matériel des travaux, renouvellement.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	5,898 11		17 33				10,151 30	
Algoma Eastern	907 29						984 62	
Atlantic, Quebec & Western	4,501 12						1,371 59	
Alberta & Great-Waterways	1,027 82		2,389 42				407 29	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,546 40						2,210 24	
British Yukon	2,177 72						2,786 85	
Canada & Gulf Terminal	579 54							
Canada Southern	62,642 22	5,019 07					4,426 49	2,056 19
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonail)	501,818 28				47,594 08		64,105 26	
" " (Ile du P.-E.)	18,485 10				2,111 50		5,856 48	
Canadian-Northern, réseaux du	736,266 23		39,708 29		614 93		178,559 29	
Canadien-Pacifique	3,342,912 60	178,001 53			193,653 37		513,218 87	367,239 65
Cape Breton	212 80							
Central-Vermont	2,888 11						644 22	
Caraquet & Gulf Shore	405 00						240 76	
Crows' Nest Southern	773 20						2,689 40	
Cumberland	403 11						196 25	
Central-Canada	260 02						116 83	
Dominion Atlantic	15,162 51						3,833 41	
Eastern British Columbia	403 15							
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	9,886 82						2,061 98	
Elgin & Havelock								
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo	23,512 81						4,187 68	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	70 16						9 87	
Grand-Tronc	587,467 30				73,345 11		165,224 98	
Grand-Tronc-Pacifique	172,087 83	5,924 76				112 50	44,958 31	4,067 85
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements	15,293 96	945 30	6,476 00	2,203 94				
Hereford	1,956 50	17 14					495 82	31 64
International of New-Brunswick	2,897 60				553 24		2,009 89	
Kent Northern	422 00							
Kettle Valley	3,954 04							
Lotbinière et Mégantic	77 06						25 34	
Maine-Central	389 86	2 29					25 28	2 37
Manitoba Great Northern	859 90						2,038 27	
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	1,071 45							
Massawippi-Valley	4,183 70						354 40	

Midland Ry. of Manitoba	10,247 14						287 14	
Moncton & Buctouche	227 72		109 10					
Montreal & Atlantic	3,103 72	33,231 49					13,411 77	
Morrisey, Fernie & Michel								
Napierville-Junction	778 87	Cr. 0 29					188 45	
Transcontinental-National	256,343 66				18,925 54		102,501 59	
Nelson & Fort Sheppard	973 90						1,249 81	
New Brunswick Coal & Ry. Co	122 69						128 90	
New Brunswick & P. E. Island	1,184 46				259 24		736 31	
New Westminster-Southern	722 51						1,091 27	
Northern New Brunswick & Seaboard								
North-Shore								
Ottawa & New-York	1,150 61						785 57	
Pacific Great Eastern	7,470 06	2,554 71	9,341 02				1,048 34	
Père-Marquette	18,187 63	266 74			4,874 71		1,653 75	41 42
Québec-Central	16,789 99	9,000 00					1,188 44	
Québec, Montreal & Southern	6,889 21						2,262 45	Cr. 30 23
Québec-Oriental	1,510 61						1,270 96	
Quebec Railway, Light & Power Co	3,190 62						440 61	
Red-Mountain	255 06						208 95	
Roberval-Saguenay	788 82	3,638 80					16 90	
Rutland & Noyan		6 80					25 30	7 52
Salisbury & Albert	355 45							
St-Lawrence & Adirondack	3,434 02						444 68	
St-Jean et Québec	478 83						62 37	
St-Martins	42 08							
Sydney & Louisburg	4,459 05						2,996 43	
Témiscouata	2,803 19						373 26	
Timiskaming & Northern-Ontario	63,692 18	16,667 96					Cr. 5,260 47	6,026 52
Mille Iles	2,602 07							
Toronto, Hamilton & Buffalo	14,290 42	1,816 50					8,123 91	757 13
Vancouver, Victoria & Eastern	11,007 88							
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	2 47				3,208 09		9,867 53	
Victoria & Sidney, B.C	39 00							
Wabash (en Canada)	29,642 13							
York & Carleton	8 25				15,716 71			
Total final	5,986,231 12	257,092 80	58,041 16	2,203 94	360,856 52	112 50	1,158,250 19	380,200 06

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Fin.*							
	Réparation de divers matériaux.	Blessures aux personnes.	Assurance.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Entretien de voies de racc., des cours et autres facilités—Dt.	Entretien de voies de racc., des cours et autres facilités—Av.	Total. Entretien des voies et structures.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	10,344 85	418 84	4,026 65	455 16				147,253 32
Algoma Eastern		15 40	1,115 43	179 78				82,213 40
Atlantic, Quebec & Western					2 01			21,977 13
Alberta & Great Waterways			280 63			683 10		16,754 30
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		177 69	71 68	55 67	39 87			16,235 76
British Yukon		0 32		1 73	1 28			19,373 66
Canada & Gulf Terminal								4,018 41
Canada Southern		1,129 82	569 59	6,745 15	49 77	4,508 27		1,361,934 75
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	0 13	1,485 47		11,489 02	399 52	18,570 80		2,835,778 02
" " (Ile du P.-E.)		53 79		492 29	16 95	803 59		81,325 98
Canadian-Northern réseau		13,674 54	3,484 19	16,617 21	1,664 56	9,880 90		5,231,772 14
Canadien-Pacifique	191 84	73,341 08		29,306 51	3,338 14	8,668 04	1,047 21	21,654,950 28
Cape Breton								847 13
Central-Vermont			826 08	234 61				31,573 17
Caraquet & Gulf Shore				450 00				9,061 33
Crow's Nest Southern		192 07	155 95	57 93	37 61			19,643 81
Cumberland				4 63				8,708 33
Central-Canada						95 93		2,827 98
Dominion Atlantic		283 13		33 47				83,088 01
Eastern British Columbia					4 00			7,655 19
Edmonton, Dunvegan & British Columbia			Cr. 29 03		0 40	2,371 53		61,027 47
Elgin & Havelock								1,287 89
Essex Terminal								4,352 74
Esquimalt & Nanaimo				46 59	725 00			94,769 17
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.								3,125 68
Grand-Tronc		31,709 01	51,278 53	20,488 53	12,587 06	9,230 26	105,569 72	7,625,842 75
Grand-Tronc-Pacifique		2,189 33	4,232 58	4,618 38	121,818 81	4,107 83		1,897,366 57
Grand-Tronc-Pacifique embranchements		107 08	572 23	581 28	17,798 71			315,400 59
Hereford		0 35	150 12	69 26				16,083 63
International of New Brunswick		15 45		127 92	3 25	218 51		24,261 53
Kent Northern	176 00							1,333 00
Kettle Valley			246 14	388 42	6,591 56			70,539 04
Lotbinière et Mégantic					222 74	1,825 40	683 66	4,368 06
Maine-Central			27 67	9 32				2,171 15
Manitoba Great Northern		117 02	81 89	34 88	23 59			10,556 04
Maritime Railway, Coal & Power Co.								6,150 61

Massawippi Valley			260 72	123 28				40,004 89
Midland Ry. of Manitoba	1 35	453 90	332 59	210 48	462 45	1,242 20		60,209 59
Moncton & Buctouche	689 28				882 00			4,083 44
Montreal & Atlantic				224 24				289,947 15
Morrisey, Fernie & Michel								15,494 28
Napierville-Junction			15 69	7 40				6,420 58
Transcontinental-National		455 72	Cr. 5 00	8,166 39	471 70	3,249 29		1,720,010 04
Nelson & Fort Sheppard		124 34	59 14	38 98	26 63			8,621 61
New Brunswick Coal & Ry. Co.								7,638 41
New Brunswick & P. E. Island		8 81		62 74	2 07	105 89		9,781 91
New Westminster Southern		50 91	235 85	4 69	3 74			4,138 84
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York		36 03		117 00		38 17		39,375 65
Pacific Great Eastern		100 00		135 76	1 35			61,175 16
Père-Marquette		3,995 86	5,481 90	1,029 12	95 61	490 24		258,048 05
Québec-Central		19 87	1,080 00	190 75	5,150 20			173,146 87
Québec, Montreal & Southern		234 79	1,964 02	483 62	14 43			180,441 12
Quebec Oriental					4 05			30,413 99
Quebec Railway, Light & Power Co.		9 50		25 76	11 49	8 749 55	2,110 90	22,013 82
Red Mountain		34 66	12 50	10 24	7 35			2 437 83
Roberval-Saguenay			387 74	8 57	978 21			18,269 70
Rutland & Noyan		6 44	12 80	6 06				1,969 87
Salisbury & Albert								2,739 47
St-Lawrence & Adirondack				282 34				57,432 09
St-Jean et Québec								3,959 85
St-Martins								906 62
Sydney & Louisburg					16 75			205,009 90
Témiscouata				48 40	7,680 51			29,920 76
Timiskaming & Northern Ontario		954 71	5,436 66	1,321 07	78 07		4,445 80	270,578 38
Mille-Iles								3,504 90
Toronto, Hamilton & Buffalo		514 76	1,258 19	739 48	20 00		12,212 05	306,436 01
Vancouver, Victoria & Eastern		883 57	2,689 57	217 32	145 02	15 70	458 89	104,304 12
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.								86 36
Victoria & Sidney, B.C.								4,055 58
Wabash (en Canada)		7,140 03	5,343 43	1,726 77		138,375 11		652,744 61
York & Carleton								228 92
Total final	11,403 45	139,934 29	91,656 13	107,668 20	181,376 46	213,230 31	126,528 23	46,371,178 39

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses du trafic.									
	Surintendance.	Agences extérieures.	Publicité.	Association du trafic.	Lignes des trains-éclairs à marchandises.	Agences industrielles et d'immigration.	Assurances.	Papeterie et impression.	Autres dépenses.	Total des dépenses du trafic.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	4,981 31	14 38	197 07	265 90	5 45		64 15	628 72		6,156 98
Algoma Eastern	3,027 27	1,104 61	128 67	249 16			50 86	367 09		4,927 66
Atlantic, Quebec & Western										
Alberta & Great Waterways	938 22		177 27				12 00	161 81		1,289 30
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	518 26	1,386 77	945 78	35 76		216 81	2 11	240 09	1 07	3,346 65
British Yukon	2,137 90	4,578 91	1,776 60					292 98	9 84	8,796 23
Canada & Gulf Terminal		18 33		35 66						53 99
Canada Southern	80,559 78	69,485 63	29,663 01	7,329 78	49,485 36	1,340 78	20 98	47,921 79	31 30	285,838 41
Chemin de fer de l'Etat—										
Intercolonial	72,287 97	121,790 05	38,873 09	2,898 67		351 33	137 66	35,298 71	48 05	271,685 53
Ile du P.-E.	2,831 24	4,872 61	703 54	157 98		7 27	5 38	1,434 25	1 48	10,063 75
Canadian-Northern, réseau du	235,200 52	212,335 62	179,451 51	17,738 29		11,346 10	188 31	55,717 13	831 56	712,809 04
Canadien-Pacifique	671,238 52	1,487,985 48	548,927 03	42,421 95		20,187 33		305,965 05	1,576 06	3,078,301 42
Cape Breton			33 00							33 00
Central-Vermont	1,760 39	2,711 77	701 46	162 60			0 22	874 99	0 76	6,212 19
Caraquet & Gulf Shore	840 00							95 00	166 20	1,101 20
Crow's Nest Southern	654 49	1,893 43	796 01	58 40		223 80	2 16	346 72	1 84	3,976 85
Cumberland			21 50	19 75				14 50		55 75
Central-Canada	141 72		34 44					8 00	5 41	189 57
Dominion Atlantic	10,779 18	2,836 45	9,921 24	360 61				2,146 18	133 17	26,176 83
Eastern British Columbia									0 35	0 35
Edmonton, Dunvegan & B.C.	4,762 94		978 87	367 41			20 00	1,713 65		7,842 87
Elgin & Havelock										
Essex Terminal			107 30	157 08						264 38
Esquimalt & Nanaimo			150 60							150 60
Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Co.		50 50	68 45							118 95
Grand-Tronc	247,197 00	547,053 34	115,878 86	31,654 07	41,400 70	11,198 51	1,092 00	91,528 71	6,493 91	1,093,497 10
Grand-Tronc Pacifique	40,098 26	77,119 08	26,684 72	2,041 92			120 74	15,685 56	177 18	161,927 46
Grand-TroncPacifique, embranch.	14,602 60	26,656 79	9,850 55	550 43			45 06	5,865 20	94 19	57,664 82
Hereford	1,027 43	90 22	519 05	28 91	0 02	66 64		232 85	4 76	1,969 88
International of New Brunswick	679 20	1,091 89	20 04	40 24			1 24	416 63	0 36	2,249 60
Kent Northern										
Kettle Valley	2,504 00		62 95					404 55	105 45	3,076 95
Lotbinière et Mégantic			8 00	242 64				99 33		349 97
Maine-Central	208 73	18 13	104 22	5 74		13 69		44 78	1 27	396 56

Manitoba Great Northern	316 21	873 54	274 92	32 61	136 51		0 26	171 32	1 04	1,806 41
Maritime Coal, Ry. & Power Co.										
Massawippi Valley	2,342 93	393 05	580 70	252 85						3,569 53
Midland Ry. du Manitoba	1,761 16	4,721 56	2,139 87	125 92		647 79	6 29	712 93	89 55	10,205 07
Moncton & Buctouche										
Montreal & Atlantic										
Morrisey, Fernie & Michel										
Napierville Junction	724 79	2 61	3 63	116 04				48 38		895 35
Transcontinental National	48,404 96	50,067 03	19,853 96	1,962 36		1,814 97	34 87	9,530 48	105 71	131,774 34
Nelson & Fort Sheppard	431 61	1,148 15	810 50	31 35		156 09	1 60	204 96	0 91	2,785 17
New-Brunswick Coal & Ry. Co.		22 50	20 00							42 50
New-Brunswick & P. E. Island	703 44	1,180 04	442 96	26 53		4 00	1 64	309 92	0 40	2,668 93
New-Westminster Southern	107 68	359 25	0 06	17 04		19 78	0 17	86 29	0 59	590 86
Northern New Brunswick & Seaboard										
North Shore										
Ottawa & New York	5,954 70	674 62	11 03	76 39	14 04			181 73	6 60	6,919 11
Pacific Great Eastern		1,473 04	1,921 50	50 60		120 80		101 18	5 80	3,672 32
Père Marquette	20,689 24	27,810 77	8,031 82	1,495 51			62 45	9,023 18		67,113 05
Québec Central	11,376 24	10,016 90	3,224 80	951 58			216 00	2,674 16	435 26	28,894 94
Quebec, Montreal & Southern	7,095 20	742 47	162 50	161 74			10 50	1,104 62	4 50	9,281 53
Québec Oriental										
Quebec Ry., Light & Power Co.		584 39	928 33	48 18				44 56	313 39	1,918 85
Red Mountain	91 95	315 64	0 06	12 60		37 62	0 15	55 66	0 46	514 14
Roberval-Saguenay	557 03		194 40	55 75				27 78	55 94	890 90
Rutland & Noyan	264 39	504 87	93 83	10 22	31 33	1 20	0 16	60 09	3 34	969 43
Salisbury & Albert								44 31		44 31
St. Lawrence & Adirondack	2,880 35	2,641 51	555 98	6 63	133 00		2 31	695 48	0 68	6,915 94
St-Jean et Québec	1,957 60	37 70	845 74							2,841 04
St-Martin										
Sydney & Louisburg	1,140 00		837 64	201 26						2,178 90
Témiscouata	3,076 70	958 05	126 99					565 41		4,727 15
Timiskaming & Northern Ontario	6,966 40	1,752 22	5,451 60	675 24		1,871 23		1,991 09		18,707 78
Mille Iles										
Toronto, Hamilton & Buffalo	12,562 27	963 03	2,739 42	593 50	1,322 39			3,796 80		21,977 41
Vancouver, Victoria & Eastern	2,391 00	6,771 10	2,805 89	222 48		888 56	7 51	1,246 52	328 11	14,661 17
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	67 92		1 75					0 97		70 64
Victoria & Sidney, C.-B.	1,064 30		27 50					15 15		1,106 95
Wabash (en Canada)	35,747 71	84,068 83	4,999 42	2,690 12		442 30	27 46	10,506 06	61 45	138,543 35
York & Carleton										
Total final	1,567,702 71	2,761,176 86	1,023,871 63	116,638 85	92,528 80	50,956 60	2,134 32	610,703 20	11,097 94	6,236,810 91

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports Par rails.							
	Surintendance.	Mise en mouvement des trains.	Employés de gares.	Bureaux de pesage et de service de wagons.	Docks à houille et à minerai.	Fournitures et dépenses des stations.	Chefs de parcs et leurs commis.	Conducteurs et serre-freins de parcs.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	10,489 00	4,094 26	18,651 00	481 21	28,229 35	3,074 08	1,958 61	12,433 42
Algoma Eastern	6,854 33	2,655 95	9,041 84	72 50	14,602 59	770 00	105 00	
Atlantic, Quebec & Western	854 25	519 20	7,281 40			901 02		
Alberta & Great Waterways	2,851 57	925 36	2,576 33			381 27		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,629 64	664 85	8,286 51	45 50	1,253 49	555 08		
British Yukon	2,402 97	1,342 28	19,608 08			2,196 15		918 20
Canada & Gulf Terminal	18 33		2,461 83			647 30		
Canada Southern	126,249 23	17,507 74	192,485 09	1,119 00		25,529 53	98,974 15	296,490 84
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	105,530 32	162,064 12	1,225,656 57	3,296 15		157,171 51	63,799 99	344,707 74
" " (Ile du P.-E.)	13,697 73	6,380 35	81,503 23			7,918 76	3,921 77	4,598 49
Canadien-Nord, réseau du	483,295 92	190,825 67	1,903,867 65	6,175 70	464 10	182,673 14	130,457 02	469,127 44
Pacifique-Canadien	1,337,367 08	700,636 54	7,095,763 65	12,551 53	396 38	655,902 74	418,066 20	1,844,175 38
Cap-Breton	500 00		1,110 00			30 15		1,707 30
Central Vermont	2,359 41	1,089 21	20,036 64	76 34		3,087 05	214 50	
Caraquet & Gulf Shore	780 00		4,681 11			1,010 00		
Crow's Nest Southern	1,870 97	782 59	6,522 23	95 37		449 58		
Cumberland	827 21	787 71	5,864 46	2,426 35		369 92	1,305 33	10,641 48
Central-Canada	629 72	178 00	1,037 68			122 38		
Dominion Atlantic	4,419 15	5,078 88	71,703 39	264 47		6,629 35	7,946 35	
Eastern British Columbia	2,200 20		1,488 82	21 70		131 90		
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	7,481 74	2,165 53	15,798 42	42 15		2,974 93		2,989 30
Elgin & Havelock			380 00					
Essex Terminal	1,800 00		2,888 00	60 00			194 25	
Esquimalt & Nanaimo	8,700 53	8,759 26	42,416 61	254 18		2,737 34	30 30	5,075 64
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.			608 90	36 75		88 72	1,132 10	1,272 30
Grand-Tronc	358,680 99	165,022 71	2,941,115 57	12,893 82		277,788 63	393,581 59	891,724 14
Grand-Tronc-Pacifique	64,332 98	37,363 13	265,718 36	1,110 05	102 75	37,452 31	13,559 50	59,848 22
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements	29,896 47	10,679 22	86,999 23			9,734 51	3,973 31	12,887 82
Hereford	1,406 57	1,270 67	5,339 89	51 35		479 57		
International of New Brunswick	7,446 75	87 96	4,623 78			746 34		
Kent Northern	1,000 00		1,575 48			212 00		
Kettle Valley	3,475 23	6,274 23	21,813 63			3,027 69		2,530 83
Lotbinière et Mégantic			1,883 17			175 30		
Maine Central	265 62	105 71		3 86				
Manitoba Great Northern	998 58	277 84	6,483 99	51 20		1,075 74		
Maritime Coal & Power Co.	1,441 54		1,453 84			40 36		
Massawippi Valley	5,909 49	2,658 62	26,484 03	82 83		1,846 70		

Midland Ry. of Manitoba	3,808 35	18 51	26,113 41	95 56		11,326 19	1,342 59	5,592 50
Moncton & Buctouche			2,760 00			233 59		
Montreal & Atlantic	12,699 63	7,998 99	82,029 34	23 33		8,808 14	5,204 04	12,303 82
Morrisey, Fernie & Michel	1,905 80		2,118 78			13 80		10,129 81
Napierville Junction	646 72	217 75	3,743 93	6 47		574 64		
Transcontinental-National	80,950 80	120,109 47	241,662 89	1,982 73		68,719 07	31,222 61	54,759 72
Nelson & Fort Sheppard	1,529 70	721 57	2,991 21	37 52		499 70		
New Brunswick Coal & Ry. Co			2,318 10			248 27		438 41
New Brunswick & P. E. Island	556 05		4,122 29			2,151 40		2,379 73
New Westminster Southern	238 64	115 52	28 63	26 24		Cr. 3 66		
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	1,538 63	2,180 00	23,267 51	55 38		4,628 00	5 72	3,690 22
Pacific Great Eastern	2,968 78	1,741 63	8,508 56	55 51		789 68		380 37
Père Marquette	29,980 71	9,071 74	98,541 94	309 74		7,381 80	7,529 53	26,885 86
Québec-Central	10,118 01	8,268 15	93,830 56	937 78		9,691 31	2,246 55	5,321 95
Quebec, Montreal & Southern	5,416 23	2,260 90	28,953 08	104 48		4,226 34		
Québec Oriental	902 25	536 45	7,921 90			1,085 38		
Quebec Ry., Light & Power Co	9 05	1,019 72	6,265 61	249 69		890 39	298 89	1,005 25
Red Mountain	315 88	143 73	3,488 77	20 55		501 41		
Roberval-Saguenay	2,173 63	428 00	5,553 03	128 59		2,557 78	32 70	117 15
Rutland & Noyan	120 12	48 65	713 96	0 41		73 59	51 92	177 88
Salisbury et Albert			1,368 00			54 72		
St. Lawrence & Adirondack	3,884 43	1,741 70	27,111 19	91 73		1,947 24		
St-Jean & Québec	1,680 46	0 85	3,669 88			528 45		
St-Martin			240 00					
Sydney & Louisburg	3,050 93	6,533 30	22,871 49	25,059 50		2,540 20	7,880 35	52,609 72
Témiscouata	2,841 74	1,791 15	10,977 33	185 71		1,305 71		
Temiskaming & Northern Ontario	18,232 11	14,184 97	160,122 38	399 06		18,469 45	12,385 77	27,186 62
Mille-Iles	600 00		5,160 17	51 19		829 07		
Toronto, Hamilton & Buffalo	29,741 68	14,171 95	155,705 68	730 94		9,700 07	14,249 91	41,424 24
Vancouver, Victoria & Eastern	7,612 54	5,810 41	141,280 08	329 59		8,939 48	4,571 88	16,304 60
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	27 31		263 79			62 94		
Victoria & Sidney, C.-B	428 15		4,133 81			996 24		
Wabash (en Canada)	26,620 91		6,023 37	5,696 64		301 37		19 90
York & Carleton								
Total final	2,848,262 76	1,529,312 70	15,289,063 08	77,790 35	45,048 66	1,558,002 81	1,226,242 43	4,221,856 29

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports par rails—*Suite.*							
	Aiguilleurs et signaleurs.	Mécaniciens des cours.	Gardes-moteurs des cours.	Combustibles pour locomotives des cours.	Acquisition de force-motrice pour aiguillage des cours.	Eau pour locomotives des cours.	Huile pour locomotives des cours.	Autres fournitures pour locomotives des cours.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	1,026 44	8,520 66		21,749 32		596 72	399 11	178 03
Algoma Eastern								
Atlantic, Quebec & Western								
Alberta & Great Waterways								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay								
British Yukon		923 96		1,306 02			23 52	15 52
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern	46,746 01	151,000 76	6,072 80	266,789 63	6,097 27	10,488 70	2,116 50	2,512 76
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	18,185 57	199,662 83		468,470 49		15,999 96	5,038 17	3,778 76
" " (Ile du P.-E.)	160 44	7,611 20		7,559 25		236 83	140 29	84 70
Canadian-Northern, réseau du	13,457 35	310,713 63		480,238 00		26,520 19	8,694 97	5,083 45
Canadien-Pacifique	155,790 52	1,106,008 08		1,702,612 17		60,857 99	16,312 46	27,239 51
Cap-Breton								
Central-Vermont	441 00					58 10		
Caraquet & Gulf Shore							96 00	
Crow's Nest Southern								
Cumberland								
Central-Canada								
Dominion Atlantic		9,671 21		20,762 33		265 60	234 10	344 70
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	37 28	2,560 92		395 04		89 69	24 79	77 88
Elgin & Havelock								245 00
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo	63 50	3,389 27		1 772 14		129 54	95 08	22 87
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		1,685 75		3,366 77		19 12	59 45	28 67
Grand-Tronc	115,023 04	629,403 30		1,201,700 06		47,065 36	12,661 72	19,755 49
Grand-Tronc-Pacifique	9,503 23	37,985 64		73,795 40		5,706 83	1,643 11	1,175 11
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements	1,731 24	7,547 43		18,359 59		1,407 36	306 33	291 23
Hereford		428 81		715 91		21 59	4 59	
International of New Brunswick				61 18				
Kent Northern								
Kettle Valley		1,327 48		5,470 15		231 88	115 39	86 43
Lotbinière et Mégantic								
Maine Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Ry. & Power Co.		1,500 00		1,200 00		100 00		
Massawippi Valley								

Midland Ry. of Manitoba		3,541 87		12,537 32		857 41	254 48	153 60
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic	348 95	7,456 75		14,341 86		99 00	177 32	281 59
Morrisey, Fernie & Michel	2,918 58							
Napierville Junction								
Transcontinental-National	5,953 02	40,684 68		112,337 88		846 08	1,384 21	684 62
Nelson & Fort Sheppard								
New Brunswick Coal & Ry. Co		584 01		1,179 57			10 15	
New-Brunswick & P. E. Island		612 99		3,171 54		28 18	18 30	
New-Westminster Southern								
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	497 44	2,245 58		6,316 42		43 00	38 94	8 14
Pacific Great Eastern		293 97		307 59				
Père-Marquette	941 87	22,330 64		38,881 72		1,199 02	759 47	816 80
Québec-Central		4,289 70		9,021 15		65 61	250 70	21 25
Quebec, Montreal & Southern								
Québec-Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co	1,547 68	927 22		2,030 38				
Red-Mountain								
Roberval-Saguenay	44 25	164 30		376 75			44 82	
Rutland & Noyan	21 91	121 13		144 93		5 28	2 87	1 95
Salisbury & Albert								
St. Lawrence & Adirondack								
St-Jean et Québec								
St-Martin								
Sydney & Louisburg	929 67							
Témiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario	1,773 72	18,041 16		34,575 81		548 89	404 12	299 97
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton & Buffalo	3,162 55	36,988 57		94,771 45		2,854 29	956 09	776 83
Vancouver, Victoria & Eastern	457 95	9,503 15		15,493 16		808 90	136 29	86 23
Victoria Terminal & Ferry Co								
Victoria & Sidney, B.C								
Wabash (en Canada)		48 17		Cr. 198 88		29 53	24 70	23 39
York & Carleton								
Total final	380,763 21	2,627,774 82	6,072 80	4,621,612 10	6,097 27	177,180 65	52,428 04	64,074 48

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports par rails—*Suite.*								
	Dépenses de remises à locomotives des cours.	Fournitures et dépenses des cours.	Opérations des parcs communs et terminus. Dt.	Opérations des parcs communs et terminus. Av.	Mécaniciens.	Mécaniciens de route.	Combustible pour locomotives de route.	Acquisition de force motrice de route.	Achat de force motrice de route.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	6,494 48	70 74	3,728 35		37,311 96		149,948 04		
Algoma Eastern					25,933 19		66,372 15		
Atlantic, Quebec & Western					6,727 40		34,928 89		
Alberta & Great Waterways			3,340 10		5,906 93	647 20	23,010 34		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay					6,648 95		10,865 76		
British Yukon					5,988 06		13,122 98		
Canada & Gulf Terminal					1,881 68		7,495 41		
Canada Southern	38,987 48	10,724 81	488,403 94	20,649 66	390,450 62	37,199 30	1,069,880 96	31,818 46	
Ch. de fer du gouv. can. (Intercolonial)	74,726 29	27,273 40	270,676 27	90,502 41	877,894 75		3,230,113 71		
" " (Ile du P.-E.)	379 81	75 15			34,014 22		75,330 63		
Canadian-Northern, réseau du	88,144 32	6,108 63	336,174 48	29,159 61	1,910,825 17	117,569 74	4,354,854 99	10,201 29	36,725 09
Canadien-Pacifique	510,624 00	65,036 04	404,398 00	261,517 11	5,281,463 03		12,587,667 48		
Cap-Breton					2,667 60		4,432 20		
Central Vermont	359 47		678 06	56 21	18,924 01		51,385 24		
Caraquet & Gulf Shore					4,200 00		22,345 66		
Crow's Nest Southern					11,439 37		16,228 44		
Cumberland					9,355 09		11,183 17		
Central Canada			14 85		1,642 81		4,270 04		
Dominion Atlantic	2,708 52	8 47	2,631 60		51,489 70		152,723 29		
Eastern British Columbia					3,187 90		3,249 35		
Edmonton, Dunvegan & Brit. Columbia	167 47	132 92	7,769 47	1,505 58	29,151 29		77,092 33		
Elgin & Havelock					832 63		1,978 61		
Essex Terminal					4,146 80		10,660 77		
Esquimalt & Nanaimo	699 40	105 00	1,668 50		28,565 84		47,497 88		
Fredericton & Grand Lake Coal and Ry. Co.					3,245 15		9,473 93		
Grand-Tronc	157,841 07	20,024 85	175,118 78	780,547 06	1,921,703 92		5,595,677 62		
Grand-Tronc-Pacifique	11,549 42	1,491 26	102,968 21	155 94	269,996 99		658,593 67		
Grand-Tronc-Pacifique, embranchem.	1,588 87	235 34			115,995 19		219,247 55		
Hereford					7,202 36		31,284 08		
International of New Brunswick	13 65	13 40	2,720 00		8,913 59		35,263 14		
Kent Northern					1,180 00		2,056 39		
Kettle Valley	710 77		7,624 82	3,649 37	46,815 74		101,190 26		
Lotbinière & Mégantic					1,410 35		4,691 23		
Maine Central					1,500 85		4,390 00		
Manitoba Great Northern			742 62	52 00	4,306 65		9,022 60		
Maritime Coal, Ry. & Power Co.		322 15			4,188 96		12,074 00		

Massawippi Valley			884 40	259 30	22,956 55		43,482 18		
Midland of Manitoba	2,626 90	165 43	4,972 33		18,185 35		45,310 95		
Moncton & Buctouche					1,589 40		6,582 34		
Montrea. & Atlantic	2,310 45	383 32	61,627 23		78,715 80		192,807 71		
Morrisey, Fernie & Michel					7,369 00		7,385 73		
Napierville Junction					5,074 88		20,567 63		
Transcontinental-National	42,735 23	3,497 62	162,346 11	83,494 96	357,939 61		1,169,894 14		
Nelson & Fort Sheppard			4,610 41	579 49	5,742 95		11,080 56		
New Brunswick Coal & Ry. Co					2,298 16		3,179 42		
New Brunswick & P. E. Island	111 89	139 00			5,590 85		11,215 30		
New Westminster Southern					2,421 60		2,274 12		
Northern New Brunswick & Seaboard									
North Shore									
Ottawa & New York	168 39		7,745 51	330 51	15,763 70		61,265 86		
Pacific Great Eastern					9,533 86	4,750 74	23,339 68		
Père Marquette	14,191 78	237 27	40,113 98	5,481 16	107,047 07		301,789 07		
Québec Central	2,252 12		9,178 09		81,438 85		279,425 27		
Quebec, Montreal & Southern			112 50	947 95	19,633 88		68,847 62		
Québec Oriental					10,222 40		44,357 26		
Quebec Ry., Light & Power Co	2 27	110 46			2,611 26		8,309 27		
Red Mountain					2,600 63		5,824 23		
Roberval-Saguenay	944 82	241 56			5,966 81	2,037 23	30,250 50		6,000 00
Rutland & Noyan	26 80	2 37	62 09	152 07	736 94		1,608 38		
Salisbury & Albert					2,696 62		7,758 38		
St. Lawrence & Adirondack			106,824 34	228 00	37,260 58		129,363 34		
St-Jean et Québec		1 43	1,777 25		6,131 02		29,298 54		
St-Martin					1,193 23		4,029 46		
Sydney & Louisburg					55,269 34		65,993 22		
Témiscouata					11,007 75		42,278 65		
Timiskaming & Northern Ontario	6,301 49	876 39	1,300 00	75,774 70	103,442 63		325,964 52		
Mille-Iles		14 73			3,138 74		6,861 70		
Toronto, Hamilton & Buffalo	11,888 78	998 31	6,560 98	138,525 73	51,866 98		142,343 32		
Vancouver, Victoria & Eastern	2,470 82	110 59	14,076 73	6,076 27	35,646 32		70,720 80		
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co					142 96	88 08	347 71		
Victoria & Sidney, C.-B					2,968 64	1,380 47	5,955 57		
Wabash (en Canada)	211 90	7 00	545,700 94		172,265 14		282,569 12		
York & Carleton					1,182 00		1,416 00		
Total final	981,238 66	138,407 64	2,776,550 94	1,449,645 09	12,384,760 52	163,672 76	32,163,030 34	42,019 75	42,725 09

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports par rails—*Suite*.								
	Eau pour locomotives de route.	Lubricateurs pour locomotives de route.	Autres fournitures pour locomotives de route.	Dépenses de remises à locomotives de route.	Employés de route.	Fournitures des trains et dépenses.	Fonct. des chars	Signaux et appareils d'enclanchement.	Protection de passage à niveau.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	6,115 13	1,738 61	1,124 73	13,362 90	43,942 86	9,502 26		175 32	
Algoma Eastern	1,302 82	1,044 18	716 68	14,325 63	30,336 91	3,341 18		378 72	
Atlantic, Quebec & Western	2,038 40	860 03	24 47	5,073 12	6,723 10	1,021 77			
Alberta & Great Waterways	2,483 53	572 09	263 81	2,435 13	7,306 74	2,111 30			
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	790 12	129 96	172 96	1,714 18	6,461 17	2,767 50		3,781 40	111 84
British Yukon	586 45	275 87	124 05	2,340 09	5,458 81	1,196 13			
Canada & Gulf Terminal	125 58		376 62	339 97	2,223 70	1,042 12			
Canada Southern	40,403 64	9,045 75	6,477 07	86,067 30	412,205 46	107,116 20		63,556 55	14,304 85
Ch. de fer du Gouvern. Canadien—									
Intercolonial	86,048 98	43,627 92	31,266 16	462,167 74	1,119,070 64	337,951 90	92,009 63	866 41	21,748 82
I. P.-E.	2,021 30	1,429 87	1,049 26	11,971 38	51,921 76	10,683 25	87 91	85 58	742 99
Canadian Northern System	298,227 06	79,752 93	45,810 52	661,331 47	1,990,584 34	739,678 42	112,688 58	98,737 71	24,078 31
Canadien-Pacifique	579,182 77	136,938 03	175,268 69	1,611,102 23	5,496,202 59	2,068,384 97	958,492 18	120,530 11	51,261 99
Cap-Breton		225 27				55 50			
Central Vermont	2,541 94	530 39	508 97	3,052 05	19,905 70	5,838 13		182 22	22 83
Caraquet & Gulf Shore		680 70	900 00		6,151 25	858 89			
Crow's Nest Southern	1,124 30	281 81	289 75	2,343 59	12,474 64	4,202 20		10 25	
Cumberland	201 00	601 62		2,528 28		68 59			
Central Canada	688 61	151 19	66 03	543 03	2,228 90	147 64			
Dominion Atlantic	3,028 55	1,699 28	991 98	22,319 87	59,792 73	20,376 69		66 37	1,073 37
Eastern British Columbia	268 75	197 38	212 74	803 41	3,568 25	65 62			
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	8,586 08	1,360 66	1,115 95	7,963 55	28,722 03	13,064 58	4,261 42	1,122 31	
Elgin & Havelock		103 66	76 45		1,019 65				
Essex Terminal	51 93	228 85		914 19	4,435 85			1,974 04	
Esquimalt & Nanaimo	1,536 43	786 06	458 19	10,362 31	31,945 80	5,774 40		427 60	716 07
Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Co.	8 60	116 96	56 44	1,287 81	3,717 93	1,100 78			
Grand-Tronc	177,115 18	48,684 35	77,406 24	535,499 34	2,072,651 84	643,453 17		17,923 13	94,244 21
Grand-Tronc-Pacifique	87,653 28	13,516 42	7,127 68	100,045 71	283,450 88	157,531 41	39,285 24	15,008 88	286 53
Grand-Tronc-Pacifique embranch.	43,333 06	5,924 76	3,036 95	40,455 66	113,451 40	36,756 77	1,319 93	18,888 89	1 23
Hereford	952 15	242 98	195 59	3,174 48	8,335 07	2,073 58		638 36	
International of New Brunswick	110 65	383 53	176 77	1,187 54	12,052 18	1,312 22			
Kent Northern	82 00	94 50	96 00	186 00	740 00	32 75			
Kettle Valley	4,304 30	2,315 05	2,634 25	13,747 00	40,454 26	7,416 03		29 17	
Lotbinière et Mégantic		173 17	42 53	613 66	2,115 30	275 35			

Maine Central	132 15	26 17	26 19	1,956 29	1,791 97	377 94			
Manitoba Great Northern	276 13	88 88	75 84	1,048 17	6,574 50	1,596 79		4,376 92	
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	298 91	296 09	426 24	1,239 40	4,871 92	322 91			
Massawippi Valley	1,364 60	392 03	624 63	6,978 34	24,381 46	5,549 55			
Midland Ry. of Manitoba	4,059 86	822 30	533 91	7,366 07	16,187 45	7,005 05	2,079 75		
Moncton & Buctouche		265 49		558 00	1,975 00	122 94			
Montreal & Atlantic	2,691 95	1,682 37	2,580 15	21,104 92	69,261 45	13,835 60		1,861 87	565 92
Morrisey, Fernie & Michel	245 50		805 48	880 37		102 13			
Napierville Junction	573 95	164 09	146 66	2,134 20	4,812 30	544 69		1,073 89	
National Transcontinental	96,323 14	17,159 38	14,156 03	290,444 29	427,657 46	128,746 94	12,964 35	5,585 39	30 31
Nelson & Fort Sheppard	269 39	134 53	174 76	2,106 46	5,467 08	2,251 49			
New Brunswick Coal & Ry. Co.	600 06	16 53	19 85	616 84	2,942 10	199 82			
New Brunswick & P. E. Island	182 87	189 87	20 30	991 45	8,430 87	3,058 56			
New Westminster Southern	20 06	24 94	22 64		3,127 92	703 25			
Northern New Brunswick and Seaboard									
Ottawa & New York	2,046 09	683 35	550 00	6,344 97	18,972 88	2,356 24		5,629 90	
Pacific Great Eastern	2,351 94	2,060 03	1,188 06	5,051 43	15,898 32	3,124 63			
Père Marquette	8,266 46	2,984 62	2,459 95	20,640 28	123,076 15	15,393 62		4,196 27	865 67
Québec Central	612 95	4,490 71	404 06	16,272 95	82,862 45	16,163 57			
Quebec, Montreal & Southern	3,563 68	1,228 27	781 45	10,430 98	19,266 27	6,031 81		4,653 74	
Québec Oriental	61 55	936 49	23 59	5,315 48	10,904 35	980 59			
Quebec Ry., Light & Power Co.	128 75	221 91	199 21	344 26	6,344 19	1,515 92			
Red Mountain	82 49	57 17	15 54	441 74	2,834 22	480 79			
Roberval-Saguenay	627 02	430 39	137 75	1,334 23	8,922 08	1,135 13			6 25
Rutland & Noyan	45 35	31 07	16 23	228 15	810 18	136 33		0 17	13 82
Saguenay-Albert	90 97	207 82	2 56	462 20	2,102 63	7 80			
St. Lawrence & Adirondack	2,417 24	1,020 06	362 76	13,103 59	45,344 10	5,864 36		886 12	8 28
St-Jean et Québec	755 21	197 17	122 20	2,144 18	8,854 54	1,906 83			2 12
St-Martin		130 57	54 00	421 50	2,204 81	585 45			
Sydney & Louisburg	3,827 99	6,990 76	3,560 76	14,080 57		1,183 74			644 78
Témiscouata	1,130 01	401 17	333 86		12,649 72	3,155 65			
Timiskaming & Northern Ontario	19,085 08	3,804 84	2,395 02	37,383 29	123,114 33	32,803 67			
Mille-Iles		258 09	50 10	195 85	1,500 00	293 82			
Toronto, Hamilton & Bufflalo	9,883 06	2,504 13	2,147 60	38,683 35	55,108 65	28,745 29		18,815 01	11,163 50
Vancouver, Victoria & Eastern	3,113 68	906 24	886 46	8,427 10	39,619 95	12,110 07	1,131 58	5,075 86	1,990 18
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	4 60	21 68	0 87	25 34	222 67	25 45			12 82
Victoria & Sidney, C.-B.	72 25	353 23	10 73	397 43	4,044 52	430 41			200 98
Wabash (en Canada)	23,135 57	3,374 30	4,906 34	50,714 22	180,443 12	58,112 48			
York & Carleton			113 53		772 50				
Total final	1,539,253 10	408,270 57	398,405 84	4,189,126 51	13,223,005 75	4,542,162 61	1,224,320 57	396,538 16	224,097 67

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports par rails—*Suite.*							
	Fonctionnem. de ponts roulants.	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Fonctionnement du matériel roulant.	Service des messageries.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Fonctionn. de voies de racc. et facilités. Dt.	Fonctionn. de voies de racc. et facilités. Av.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay					2,112 28	5,915 48		726 02
Algoma Eastern	982 65				1,327 01	258 60	999 96	
Atlantic, Quebec & Western					290 00	73 95		
Alberta & Great Waterways		134 75			512 34	0 40		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		299 93			353 65	172 49		
British Yukon		1,016 04			476 77	853 72		
Canada & Gulf Terminal					820 02		1,558 90	
Canada Southern	3,065 14	26,778 21			46,960 69	26,110 21	22,477 09	23,512 49
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	4,025 79	11,049 31	96,405 25		99,639 40	193 67	21,136 95	
" " (Ile du P.-E)	769 44	922 97	1,002 31		7,643 19			
Canadian Northern, réseaudu	6,911 38	17,969 69	15,644 20	17,222 24	131,659 99	5,696 31	14,461 97	3,633 08
Canadian Pacific	17,965 95	208,479 01	44,054 08		362,238 83	59,677 62	76,085 06	19,568 42
Cap-Breton						633 85		
Central Vermont	1,412 96	150 21			2,212 23	Cr. 88 02	2 43	
Caraquet & Gulf Shore		738 95			100 10	165 45		
Crow's Nest Southern		64 71			454 16	323 09		
Cumberland		12 33			784 88	2,492 78		
Central Canada		25 50			112 16	0 28		
Dominion Atlantic	1,818 48	35 44			6,695 75	55 11		
Eastern British Columbia					217 97	12 50		
Edmonton, Dunvegan & British Columbia		973 99			2,677 19	508 08		
Elgin & Havelock				28 30	11 96	207 11		
Essex Terminal		47 95			77 73	187 30		
Esquimalt & Nanaimo	2,239 60	177 91			4,207 73			
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.					351 00	6,742 86		
Grand-Tronc	26,928 26	44,704 91	209,672 90		190,301 81	58,397 02	8,711 62	143,291 56
Grand-Tronc-Pacifique	5 00	16,798 75	373 27	145,025 56	26,331 03	1,683 53	3,684 72	1,381 19
Grand-Tronc-Pacifique, embranch		4,071 90		20,465 33	9,414 50	433 45		
Hereford					683 19	61 10		
International of New Brunswick		352 43			542 05			
Kent Northern					73 28			
Kettle Valley		54 90			1,749 43	1,410 35		830 24
Lotbinière et Mégantic		0 70			110 26	7 35	10 00	360 00
Maine Central					124 92	11 87		
Manitoba Great Northern		195 69			236 77	105 39		
Maritime Coal, Ry. & Power Co		100 42			102 46			

Massawippi Valley	....	8 88	....	....	379 42	92 85	1,069 25	12 92
Midland Ry. of Manitoba	....	1,265 77	....	....	1,927 38	1,187 57	13,336 41	....
Moncton & Buctouche	....	....	....	....	....	....	2,400 00	....
Montreal & Atlantic	....	....	....	....	6,528 26	17 05	486 95	....
Morrisey, Fernie & Michel	....	....	....	....	....	85 21	....	....
Napierville Junction	....	65 00	....	....	683 51	29 63	....	50 00
Transcontinental National	1,709 13	12,968 63	77,128 28	....	33,061 88	666 82	2,872 35	....
Nelson & Sheppard	....	2,649 00	....	....	282 06	133 84	....	....
New Brunswick Coal & Ry. Co	....	....	....	....	84 34	19 31	....	....
New Brunswick & P. E. Island	85 40	....	....	....	73 84	....	....	....
New Westminster Southern	....	3 09	....	....	65 98	39 48	457 00	....
Northern New Brunswick & Seaboard	....	....	....	....	....	....	....	....
North Shore	....	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa & New York	833 71	2 98	....	....	1,721 22	4 85	2,902 84	....
Pacific Great Eastern	....	....	32,283 96	275 98	1,166 09	1,548 70	....	....
Père Marquette	330 30	5,713 40	31,496 01	....	9,889 58	510 28	29,724 62	686 39
Québec Central	....	4,648 96	....	....	4,142 39	2,922 74	14,760 48	....
Quebec, Montreal & Southern	553 94	682 25	....	....	4,103 62	19 50	515 00	3,615 00
Québec Oriental	....	....	....	....	300 00	468 84	....	....
Quebec Ry., Light & Power Co	169 48	....	....	....	925 76	4 01	....	....
Red Mountain	....	6 41	....	....	77 83	73 26	....	....
Roberval-Saguenay	....	397 53	....	....	1,319 11	372 02	....	....
Rutland & Noyan	14 49	7 78	....	....	56 08	2 43	41 40	3 87
Salisbury & Albert	....	....	....	....	139 20	24 23	....	....
St. Lawrence & Adirondack	....	28 85	....	....	2,264 39	....	9,261 59	277 36
St-Jean et Québec	0 43	....	....	....	246 78	....	....	....
St-Martin	....	96 49	....	....	....	1,794 60	....	....
Sydney & Louisburg	....	1,003 94	....	....	3,020 95	9,934 59	....	....
Témiscouata	....	....	....	....	1,039 01	68 43	....	....
Timiskaming &Northern Ontario	....	....	....	....	13,147 68	470 94	....	891 77
Mille-Iles	....	....	....	336 00	81 20	76 51	....	....
Toronto, Hamilton & Buffalo	....	1,422 30	....	....	13,156 48	244 59	1,223 69	89 71
Vancouver, Victoria & Eastern	2,020 82	352 81	10,149 91	....	1,671 50	1,386 52	4,913 87	1,148 53
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	....	....	....	....	....	....	....	....
Victoria & Sidney, C.-B	....	....	....	....	....	....	....	....
Wabash (en Canada)	....	503 56	....	....	5,107 88	4,379 86	104,140 03	231 24
York & Carleton	....	....	....	....	9 00	....	....	....
Total final	71,842 35	366,984 23	518,210 17	183,353 41	1,008,279 15	198,881 56	337,234 18	200,309 79

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports par rails—*Fin.*							
	Assurance.	Enlèvement des débris.	Dommage à la propriété.	Dommage au bétail sur pied, sur la ligne.	Pertes et dommages —Marchandises.	Pertes et dommages. Bagages.	Blessures aux personnes.	Total des dépenses du transport par rails.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	2,066 62	12,382 63	261 41		1,984 42	123 92	618 40	410,135 73
Algoma Eastern	1,550 68	7,606 27			77 05	69 25	336 38	191,061 52
Atlantic, Quebec & Western		6 00		75 00	166 09			67,564 09
Alberta & Great Waterways	331 15	20 06		5 60	1 30			55,817 30
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	162 24	21 51	22 01	1,236 36	145 95	Cr. 13 29	368 06	48,647 82
British Yukon		96 54			33 37		34 36	60,339 94
Canada & Gulf Terminal					33 56	9 95		19,037 97
Canada Southern	291 33	11,214 88	6,883 70	3,047 30	140,921 31	1,193 92	49,845 28	4,351,449 31
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	1,780 20	74,525 21	7,099 44	5,596 46	101,374 06	1,742 63	4,551 58	9,787,422 34
" " (Ile du P.-E.)	118 17	544 99	433 98	304 41	1,125 69		48 26	336,519 56
Canadian-Northern, réseau du	13,210 61	126,776 76	49,595 68	18,355 61	189,036 22	4,984 79	101,997 43	15,803,817 47
Canadien-Pacifique		141,019 36	44,856 67	41,519 36	765,563 07	2,009 35	431,214 91	47,093,830 08
Cap-Breton		385 50	8 00		9 12			11,764 49
Central Vermont	80 72	657 62	28 69	72 50	1,432 96	5 76	1,541 88	138,744 99
Caraquet & Gulf Shore					310 36			43,018 47
Crow's Nest Southern	307 25	130 68	162 08	683 15	91 55	Cr. 11 83	49 52	60,369 45
Cumberland		0 72			26 05		156 00	49,632 97
Central Canada	89 54	69 59						12,017 95
Dominion Atlantic		1,131 50	1,083 14	483 64	7,827 72	124 83	1,437 87	466,923 43
Eastern British Columbia		1 55			0 07			15,628 11
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	4,040 21	3,606 31	100 00	95 11	1,477 77		100 00	227,220 81
Elgin & Havelock		149 70						5,033 07
Essex Terminal					43 32		4 00	27,706 98
Esquimalt & Nanaimo		373 83	20 00	118 11	542 49		765 00	212,434 41
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		12 50		25 14	36 82			34,474 45
Grand-Tronc	43,081 84	83,125 79	38,239 64	13,761 04	420,992 03	5,196 96	230,734 56	19,053,769 88
Grand-Tronc-Pacifique	2,829 12	8,999 67	1,150 43	4,740 53	26,074 22	64 31	40,388 75	2,634,413 96
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements	1,361 25	3,688 99	990 62	2,655 82	9,093 19	29 51	84 22	836,338 12
Hereford	92 70	835 93	1 25	265 45	584 62			66,342 11
International of New Brunswick	14 50	4,930 29		9 94	6 13			80,968 02
Kent Northern								7,328 40
Kettle Valley	817 87	2,082 71	81 00	1,352 73	498 78	44 00	78 46	275,285 21
Lotbinière et Mégantic					Cr. 4 65			11,143 72
Maine Central	14 57				166 78			10,894 89
Manitoba Great Northern	127 94	16 71	8 09	99 10	266 43	Cr. 6 49	21 09	38,015 17
Maritime Coal, Ry. & Power Co.		49 32			23 63			30,052 15
Massawippi Valley	62 95	432 70	58 20	75 00	888 18	113 35	8,167 15	154,671 12

Midland Ry. of Manitoba	597 01	56 78	159 7	417 52	2,100 92	67 80	1,622 14	197,696 14
Moncton & Buctouche					119 35			16,606 11
Montreal & Atlantic		1,441 98	40 00	322 96	5,584 53		2,542 79	618,166 02
Morrisey, Fernie & Michel					36 15			33,996 34
Napierville Junction	12 82	116 71		126 09	192 51		14,569 67	56,027 79
Transcontinental National	1,231 01	39,270 71	1,369 15	2,859 45	35,384 95	410 77	7,625 24	3,673,841 19
Nelson & Sheppard	153 13	157 92	3 62	29 09	281 73	Av. 11 84	18 60	40,734 99
New Brunswick Coal & Ry. Co				7 50	20 78			14,783 22
New Brunswick & P. E. Island		17 24		18 18	676 77			43,842 87
New Westminster Southern	67 81	Cr. 1 77		1 84	112 95		10 26	9,756 54
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	55 48	943 68	284 80	18 90	893 00		38 00	173,410 82
Pacific Great Eastern		1,626 28		678 90	104 68		28,706 12	148,735 49
Père Marquette	2,323 70	3,160 45	2,769 33	3,554 26	22,929 36	37 77	19,018 75	1,011,183 29
Québec Central	3,960 00	2,629 85	127 30	676 96	1,891 67	72 00	3,625 30	676,621 39
Quebec, Montreal & Southern	113 35	1,097 49	70 00	55 00	1,669 09		121 03	179,948 55
Québec Oriental				324 00	466 89	6 60		84,814 02
Quebec Railway, Light & Power Co		31 66	3 12	8 22	44 37		0 61	35,218 61
Red Mountain	67 46	0 04		377 75	50 80		706 22	18,166 92
Roberval-Saguenay	89 50	1,096 28	7 40		446 49	0 84	1,172 70	74,556 64
Rutland & Noyan	2 64	12 85	5 01	3 29	55 88	0 82	73 40	5,322 61
Salisbury & Albert		98 43	25 00	89 00	142 03			15,269 59
St. Lawrence & Adirondack	128 60	956 39	270 02	74 28	2,915 60	12 82	471 86	393,110 10
St-Jean et Québec	21 40	171 77		299 96	38 05			57,848 52
St-Martin								10,750 11
Sydney & Louisburg		1,094 87		330 00	435 56		360 84	289,207 07
Témiscouata		806 10	92 00	63 50	149 35			90,276 84
Timiskaming & Northern Ontario	1,782 36	3,405 54		278 84	7,467 51	71 47	3,744 03	916,797 19
Mlle Iles		49 75			1 80			19,498 72
Toronto, Hamilton & Buffalo	240 30	1,577 15	5,313 30	990 54	3,720 30	80 61	2,783 99	678,081 02
Vancouver, Victoria & Eastern	5,954 64	1,943 82	1,293 08	910 56	1,766 67	Av. 40 12	5,179 29	437,899 21
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	15 54	0 07	0 54	8 10	4 38		0 15	1,275 00
Victoria & Sidney, C.-B	243 36	1 06	8 46	241 90	72 18		2 35	21,941 64
Wabash (en Canada)	3,820 05	10,761 81	3,495 43	1,206 08	53,811 60	6 32	1,870 10	1,548,900 71
York & Carleton								3,223 03
Totaux	93,311 62	557,420 73	166,421 29	108,550 03	1,814,437 56	16,396 78	966,806 60	114,327,343 71

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Transport par eau.				Exploitations diverses.			
	Opération de navires.	Opération de terminus.	Dépenses incidentes.	Total des dépenses du transport.	Service de chars-buffets.	Hôtelleries et restaurants.	Elévateurs à grain.	Parcs à bestiaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay								
Algoma-Eastern								
Atlantic, Quebec & Western								
Alberta & Great Waterways								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay								
British-Yukon								
Canada & Gulf Terminal								
Canada-Southern					123,831 03	21,245 25		7,313 36
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	123,663 62			123,663 62	292,721 26	19,005 55	11,382 26	
" " (Ile du P.-E.)	181,206 82	110,538 36	9,542 30	301,287 48				
Canadian-Northern. réseau du	86,109 97			86,109 97	322,512,29	185,813 34	1 95	647 94
Canadien-Pacifique	2,168,444 53	455,000 89	137,386 13	2,760,831 55	1,618,101 17	403,883 84	310,975 41	
Cap-Breton								
Central-Vermont					89 95			
Caraquet & Gulf Shore								
Crow's-Nest-Southern								
Cumberland								
Central-Canada								
Dominion-Atlantic								
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan & British Columbia								
Elgin & Havelock								
Essex-Terminal								
Esquimalt & Nanaimo								
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.								
Grand-Tronc					303,201 84		11,216 18	
Grand-Tronc-Pacifique					132,995 08			8 18
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements					9,476 59			
Hereford								
International of New Brunswick								
Kent Northern								
Kettle Valley								
Lotbinière et Mégantic								
Maine-Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Railway & Power Co.								
Massawippi Valley								

Midland Ry. of Manitoba					11,279 50			
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic								
Morrisey, Fernie & Michel								
Napierville-Junction								
Transcontinental-National					20,106 99		667 36	
Nelson & Fort-Sheppard								
New Brunswick Coal & Railway Co.								
New Brunswick & P. E. Island								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick & Seaboard								
North-Shore								
Ottawa & New-York								
Pacific Great Eastern								
Père-eMarquette								
Québec-Central					15,797 03			
Quebec, Montreal & Southern								
Québec-Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co.								
Red-Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland & Noyan								
Salisbury & Albert								
St. Lawrence & Adirondack								
St-Jean et Québec								
St-Martin								
Sydney & Louisburg								
Témiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario					20,081 32			
Mille Iles								
Toronto, Hamilton & Buffalo					20,054 63			
Vancouver, Victoria & Eastern					3,414 00			
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.								
Victoria & Sidney, C.-B.								
Wabash (en Canada)					10,877 84			
York & Carleton								
Totals	2,559,424 94	565,539 25	146,928 43	3,271,892 62	2,904,540 52	629,947 98	334,243 16	7,969 48

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Exploitations diverses—*Fin.*		Dépenses générales.					
	Antres opérations diverses.	Total opérations diverses.	Appoint. et dépenses de fonctionn. généraux.	Appoint. et dépenses de commis et aides.	Fournitures de bureau et dépenses en général.	Frais judiciaires.	Assurance.	Dépenses de la division de secours.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay			23,810 87	7,934 19	2,362 60	14,936 51	821 89	
Algoma Eastern			3,378 12	3,106 40	1,627 96	2,242 38	173 56	
Atlantic, Quebec & Western			12,181 00	2,613 40	54 69		758 48	
Alberta & Great Waterways			3,099 49	1,618 93	455 24		27 83	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay			579 31	1,743 31	123 13	1,341 95	4 06	
British Yukon			10,032 79	4,767 48	704 86	707 36	1,795 98	
Canada & Gulf Terminal			1,667 62			267 08	1,920 43	
Canada-Southern		152,389 64	43,654 08	146,755 96	7,889 98	64,461 28	Cr. 76 94	
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)		323,109 07	29,745 62	139,602 39	5,017 65	22,476 67	2,421 43	8,956 99
" " (Ile du P.-E.)			1,342 26	6,147 61	213 87	962 00	88 57	391 09
Canadian-Northern, réseau du	878 17	509,853 69	140,824 40	451,352 63	62,436 58	123,750 91	320,752 97	750 00
Canadien-Pacifique		2,332,960 42	549,688 88	827,614 39	109,078 76	236,426 32	435,323 44	
Cap-Breton			2,726 21				422 19	
Central-Vermont		89 95	1,788 85	4,736 76	137 21	1,087 74	11 34	
Caraquet & Gulf Shore			3,200 00	1,284 90	130 00		683 10	
Crow's Nest Southern			783 63	2,167 65	128 30	2,615 81	4 40	
Cumberland			738 50	733 49	943 34		326 64	195 50
Central-Canada			1,713 33	832 28	138 13		12 50	
Dominion Atlantic			12,862 37	19,037 49	2,507 39	759 33	10,723 22	
Eastern British Columbia			770 00	557 00	42 50		237 43	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia			10,890 74	4,124 58	2,136 59	1,644 68	284 79	
Elgin & Havelock			150 00	14 60		30 00		
Essex Terminal			734 17	285 00	536 81	815 18	139 50	
Esquimalt & Nanaimo			1,675 41	374 92	19 15	711 20	6,688 80	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.			1,384 18	1,762 00	189 84	82 91	378 60	
Grand-Tronc		314,418 02	174,284 34	485,124 71	67,246 52	80,641 38	757 86	11,886 54
Grand-Tronc Pacifique	54,493 99	187,497 25	57,978 99	86,226 30	6,689 32	22,863 88	3,497 56	
Grand-Tronc-Pacifique, embrancements		9,476 59	20,489 02	29,853 72	1,479 62	8,736 92	1,327 73	
Hereford			829 54	1,792 56	168 86	631 46	2 64	
International of New Brunswick			310 82	1,469 30	51 93	243 50	26 38	94 48
Kent Northern			1,288 39		274 86	79 50	113 75	
Kettle Valley			1,625 94	9,402 00	1,094 50	47 50		
Lotbinière et Mégantic			1,500 00	1,295 21	646 52	894 76	1,102 32	
Maine-Central			160 82	345 47	32 48	119 98		
Manitoba Great Northern			377 82	1,180 54	73 25	1,486 28	2 73	
Maritime Coal, Railway & Power Co.			1,320 00	600 00			514 96	
Massawippi Valley			937 54	8,587 51	72 63	1,608 48		

Midland Ry. of Manitoba		11,279 50	1,478 96	5,226 62	363 39	2,904 06	7 56	
Moncton & Buctouche			2,700 00	720 00	216 00	144 00	296 00	
Montreal & Atlantic				30,045 87		Cr. 48 64	1,843 20	
Morrissey, Fernie & Michel			5,144 96	990 00			1,217 77	1,444 51
Napierville-Junction			1,274 20	2,148 56	2 72	800 56		
Transcontinental-National		20,774 35	11,788 04	57,508 37	1,955 90	8,836 86	Cr. 6,708 98	3,842 00
Nelson & Fort-Sheppard			533 24	1,398 67	87 03	2,003 74	3 13	
New Brunswick Coal & Railway Co			1,355 74	987 70	7 75		852 60	
New Brunswick & P. E. Island			159 83	752 46	26 67	114 61	15 93	47 45
New Westminster Southern			135 84	323 95	107 10	798 88	0 40	
Northern New Brunswick & Seaboard								
North-Shore								
Ottawa & New York			1,909 45	3,366 48	1,192 71	3,976 56		
Pacific & Great-Eastern			6,902 89	3,438 95	474 05	527 84	11,217 29	
Père-Marquette			11,163 44	48,237 43	2,627 84	8,520 27	182 94	
Québec Central		15,797 03	15,756 46	16,979 12	7,105 10	488 02	504 00	
Quebec, Montreal & Southern			1,288 58	9,513 81	75 82	2,918 46	103 27	
Québec-Oriental			10,510 50	2,590 80	50 30		356 73	
Quebec Railway, Light & Power Co			2,295 91	3,740 56	257 12	845 39	1,130 36	
Red-Mountain			131 19	368 26	18 49	350 90	1 02	
Roberval -Saguenay			4,288 64	2,417 16	2,749 31	5,333 08		
Rutland & Noyan			81 36	347 90	46 80	64 33	1 46	
Salisbury & Albert			1,573 34		62 38	140 80	54 50	
St. Lawrence & Adirondack			2,858 41	3,920 25	3,471 89	1,301 86		
St-Jean & Québec			825 00	2,496 85				
St-Martin			360 00	360 00			75 50	
Sydney & Louisburg			1,800 00	4,598 01	15,891 75	0 60	2,019 14	1,606 50
Témiscouata			7,134 44	2,843 80	503 78	353 70	1,148 92	
Timiskaming & Northern Ontario	30,470 64	50,551 96	21,638 30	44,485 96	9,199 38	4,963 39	182 50	
Mille-Iles			1,579 57	614 00	521 20	9 85	758 50	
Toronto, Hamilton & Buffalo		20,054 63	27,821 72	18,863 91	3,118 06	7,453 90	172 11	
Vancouver, Victoria & Eastern		3,414 00	3,081 87	8,385 36	492 78	9,654 40	17 82	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co			19 85	101 31	21 25		30 48	
Victoria & Sidney, C.-B			312 15	1,468 69	332 87		477 47	
Wabash (en Canada)		10,877 84	15,522 37	57,650 75	6,503 30	11,720 70	44 20	
York & Carleton								
Totaux	85,842 80	3,962,543 94	1,283,951 30	2,591,936 24	332,187 81	666,941 25	807,275 95	29,215 06

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses générales—*Fin.* Pensions.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Facilités communes en général—Dt.	Facilités communes en général—Av.	Total des dépenses générales.	Transport pour placement. Av.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay		1,862 26	67,747 89			119,476 21	
Algoma Eastern		621 03	5,565 84			16,715 29	12,062 50
Atlantic, Quebec & Western		285 40	416 68			16,309 65	
Alberta & Great Waterways		156 34	317 62			5,675 45	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	27 27	150 65	155 36			4,125 04	2 42
British Yukon		323 59	808 00			19,140 06	
Canada & Gulf Terminal		133 94	5,221 36			9,210 43	
Canada Southern	12,722 70	27,093 98	11,686 17			314,187 21	
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	95,171 76	22,703 90	18,666 45			344,762 86	
" " (Ile du P.-E.)	4,116 22	972 16	1,256 75			15,490 53	
Canadian Northern, réseau du	0 80	46,459 75	181,363 12	9,321 36	1,478 84	1,335,533 68	
Canadien du Pacifique		113,041 20	635,539 14	1,639 20		2,908,351 33	
Cap-Breton		107 01	29 00			3,284 41	
Central Vermont	240 00	803 10	175 19			8,980 19	
Caraquet & Gulf Shore		278 55	2,857 25			8,433 80	
Crow's Nest Southern	28 70	182 83	147 39			6,058 71	1,473 45
Cumberland			1,285 34			4,222 81	
Central Canada		44 72	44 45			2,785 41	
Dominion Atlantic	6,578 93	3,399 19	Cr. 1,911 94			53,955 98	
Eastern British Columbia		12 00	348 07			1,967 00	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia		503 88	4,594 25			24,179 51	
Elgin & Havelock		3 40	283 27			481 27	
Essex Terminal		461 58	15,625 22			18,597 46	
Esquimalt & Nanaimo		223 49	279 69			9,972 66	
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.		122 82	449 24			4,369 59	
Grand-Tronc	147,725 51	52,322 74	340 63	163,576 31	1,204 28	1,182,702 26	
Grand-Tronc-Pacifique		9,979 18	20,754 54	1,785 50	14 34	209,760 93	
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements		3,460 79	7,589 60			72,937 40	
Hereford	315 14	192 41	371 55			4,304 16	
International of New Brunswick	882 80	243 78	286 74			3,609 73	
Kent Northern			102 00			1,858 50	
Kettle Valley		901 96	1,187 90			14,259 80	
Lotbinière et Mégantic		34 96	1,138 34			6,612 11	
Maine Central		36 30	66 68			761 73	
Manitoba Great Northern	17 90	103 04	95 06			3,336 62	48 32
Maritime Coal, Railway & Power Co.		26 00	500 00			2,960 96	
Massawippi Valley		4 25	144 06			11,354 47	

Midland Ry. of Manitoba	103 59	589 26	631 58	1,615 24	.....	12,920 26	.....
Moncton & Buctouche	.....	409 89	691 52	.....	.....	5,177 41	.....
Montreal & Atlantic	.....	.....	250 00	.....	.....	32,090 43	.....
Morrissey, Fernie & Michel	.....	231 25	337 79	11,764 80	.....	21,131 08	.....
Napierville Junction	.....	161 71	479 10	.....	.....	4,866 85	.....
National Transcontinental	20,648 95	8,466 00	6,959 77	.....	.....	113,296 91	.....
Nelson & Fort Sheppard	18 33	111 91	95 24	.....	.....	4,251 29	39 09
New Brunswick Coal & Railway Co.	.....	73 95	2,528 07	.....	.....	5,805 81	.....
New Brunswick & P. E. Island	459 82	122 33	153 40	.....	.....	1,852 49	.....
New Westminster Southern	1 60	26 07	7 30	.....	.....	1,401 14	.....
Northern New Brunswick & Seaboard	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
North Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa & New York	17 76	282 63	121 47	.....	.....	10,867 06	.....
Pacific Great Eastern	.....	332 51	37 70	.....	.....	22,931 23	.....
Père Marquette	.....	3,576 82	2,359 52	.....	.....	76,668 26	226 26
Québec Central	.....	1,430 48	10,966 70	.....	.....	53,230 06	.....
Quebec, Montreal & Southern	.....	646 64	642 68	.....	.....	15,189 26	.....
Québec Oriental	.....	305 70	597 72	.....	.....	14,411 75	.....
Quebec Railway, Light & Power Co.	.....	439 50	3,224 74	.....	.....	11,933 58	.....
Red-Mountain	3 60	30 59	37 31	.....	.....	941 36	.....
Roberval-Saguenay	.....	570 22	5,790 83	.....	.....	21,149 24	.....
Rutland & Noyan	.....	42 50	170 92	.....	.....	755 27	.....
Salisbury & Albert	.....	.....	2,164 65	.....	.....	3,995 67	.....
St. Lawrence & Adirondack	52 63	583 82	20 17	.....	.....	12,209 03	.....
St-Jean et Québec	403 58	.....	4 76	.....	.....	3,730 19	.....
St-Martin	.....	.....	49 05	108 19	.....	952 74	.....
Sydney & Louisburg	.....	.....	7,278 49	.....	.....	33,194 49	.....
Témiscouata	.....	687 82	3,707 73	540 00	.....	16,920 19	.....
Temiskaming & Northern Ontario	7,724 83	5,493 97	17,090 31	.....	101 52	110,677 12	1,385 48
Mille-Iles	.....	126 28	20 00	.....	.....	3,629 40	.....
Toronto, Hamilton & Buffalo	.....	1,755 63	8,775 61	.....	.....	68,050 94	753 99
Vancouver, Victoria & Eastern	104 45	690 30	924 97	.....	155 84	23,196 11	1,508 40
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	.....	19 39	.....	.....	.....	192 28	.....
Victoria & Sidney, C.-B.	.....	304 74	.....	.....	.....	2,895 92	.....
Wabash (en Canada)	512 27	5,775 93	4,714 17	1,197 83	.....	103,641 52	707 24
York & Carleton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	297,879 14	320,540 02	1,066,361 17	191,548 43	2,954 82	7,584,881 55	18,207 15

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation des dépenses.								
	Entretien des voies et constructions.	Entretien du matériel.	Dépenses du trafic.	Dépenses des transports —Par rails.	Dépenses des —transports Par eau.	Opérations diverses.	Dépenses générales.	Transport pour placement. Av.	Total des frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	286,459 32	147,253 32	6,156 98	410,135 73			119,476 21		969,481 56
Algoma Eastern	72,765 16	82,213 40	4,927 66	191,061 52			16,715 29	12,062 50	355,620 53
Atlantic, Quebec & Western	46,887 55	21,977 13		67,564 09			16,309 65		152,738 42
Alberta & Great Waterways	21,801 19	16,754 30	1,289 30	55,817 30			5,675 45		101,337 54
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	60,145 35	16,235 76	3,346 65	48,647 82			4,125 04	2 42	132,498 20
British Yukon	38,861 52	19,373 66	8,796 23	60,339 94			19,140 06		146,511 41
Canada & Gulf Terminal	9,668 38	4,018 41	53 99	19,037 97			9,210 43		41,989 18
Canada Southern	1,127,943 91	1,361,934 75	285,838 41	4,351,449 31		152,389 64	314,187 21		7,593,743 23
Chemin de fer de l'Etat—									
Intercolonial	2,699,393 79	2,835,778 02	271,685 53	9,787,422 34	123,663 62	323,109 07	344,762 86		16,385,815 23
Ile du P.-E	167,491 21	81,325 98	10,063 75	336,519 56	301,287 48		15,490 53		912,178 51
Canadian Northern System	7,160,338 18	5,231,772 14	712,809 04	15,803,817 47	86,109 97	509,853 69	1,335,533 68		30,840,234 17
Canadien du Pacifique	16,828,216 64	21,654,950 28	3,078,301 42	47,093,830 08	2,760,831 55	2,332,960 42	2,908,351 33		96,657,441 72
Cap-Breton	8,279 25	847 13	33 00	11,764 49			3,284 41		24,208 28
Central Vermont	88,739 56	31,573 17	6,212 19	138,144 99		89 95	8,980 19		274,340 05
Caraquet & Gulf Shore	18,344 89	9,061 33	1,101 20	43,018 47			8,433 80		79,959 69
Crow's Nest Southern	117,661 67	19,643 81	3,976 85	60,369 45			6,058 71	1,473 45	206,237 64
Cumberland	24,550 58	8,708 33	55 75	49,632 97			4,222 81		87,170 44
Central Canada	12,616 48	2,827 98	189 57	12,017 95			2,785 41		30,437 39
Dominion Atlantic	200,133 82	83,088 01	26,176 83	466,923 43			53,955 98		830,278 07
Eastern British Columbia	9,703 55	7,655 19	0 35	15,628 11			1,967 00		34,954 20
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	176,099 80	61,027 47	7,842 87	227,220 81			24,179 51		496,370 46
Elgin & Havelock	5,099 71	1,287 89		5,033 07			481 27		11,901 94
Essex Terminal	15,164 55	4,352 74	264 38	27,706 98			18,597 46		66,086 11
Esquimalt & Nanaimo	110,958 06	94,769 17	150 60	212,434 41			9,972 66		428,284 90
Fredericton, Grand Lake & Coal and Railway Co	11,371 93	3,125 68	118 95	34,474 45			4,369 59		53,460 60
Grand-Tronc	4,502,001 90	7,625,842 75	1,093,497 10	19,053,769 88		314,418 02	1,182,702 26		33,772,231 91
Grand-Tronc-Pacifique	1,766,066 82	1,897,366 57	161,927 46	2,634,413 96		187,497 25	209,760 93		6,857,032 99
Grand-Tronc-Pacifique, embranch	504,529 09	315,400 59	57,664 82	836,338 12		9,476 59	72,937 40		1,796,346 61
Hereford	40,325 71	16,083 63	1,969 88	66,342 11			4,304 16		129,025 49
International of New Brunswick	70,281 24	24,261 53	2,249 60	80,968 02			3,609 73		181,370 12
Kent Northern	7,337 34	1,333 00		7,328 40			1,858 50		17,857 33
Kettle Valley	306,133 05	70,539 04	3,076 95	275,285 21			14,259 80		669,294 05
Lotbinière et Mégantic	11,262 97	4,368 06	349 97	11,143 72			6,612 11		33,736 83
Maine Central	2,113 04	2,171 15	396 56	10,894 89			761 73		16,337 37

Manitoba Great Northern	71,973 66	10,556 04	1,806 41	38,015 17			3,336 62	48 32	125,639 58
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	16,119 71	6,150 61		30,052 15			2,960 96		55,283 43
Massawippi Valley	73,718 28	40,004 89	3,569 53	154,671 12			11,354 47		283,318 29
Midland Railway of Manitoba	52,002 38	60,209 59	10,205 07	197,696 14		11,279 50	12,920 26		344,312 94
Moncton & Buctouche	11,326 42	4,083 44		16,606 11			5,177 41		37,193 38
Montreal & Atlantic	283,533 91	289,947 15		618,166 02			32,090 43		1,223,737 51
Morrisey, Fernie & Michel	9,613 63	15,494 28		33,996 34			21,131 08		80,235 33
Napierville Junction	20,195 38	6,420 58	895 35	56,027 74			4,866 85		88,405 90
National Transcontinental	1,535,581 74	1,720,010 04	131,774 34	3,673,841 19		20,774 35	113,296 91		7,195,278 57
Nelson & Fort Sheppard	44,036 23	8,621 61	2,785 17	40,734 99			4,251 29	39 09	100,390 20
New-Brunswick Coal & Ry. Co.	23,166 99	7,638 41	42 50	14,783 22			5,805 81		51,436 93
New-Brunswick & P. E. Island	19,769 44	9,781 91	2,668 93	43,842 87			1,852 49		77,915 64
New-Westminster Southern	13,392 09	4,138 84	590 86	9,756 54			1,401 14		29,279 47
Northern New Brunswick & Seaboard									
North Shore									
Ottawa et New-York	78,035 41	39,375 65	6,919 11	173,410 82			10,867 06		308,608 05
Pacific Great Eastern	51,366 57	61,175 16	3,672 32	148,735 49			22,931 23		287,880 77
Père Marquette	300,858 77	258,048 05	67,113 05	1,011,183 29			76,668 26	226 26	1,713,645 16
Québec Central	244,664 51	173,146 87	28,894 94	676,621 39		15,797 03	53,230 06		1,192,354 80
Quebec, Montreal & Southern	122,963 64	180,441 12	9,281 53	179,948 55			15,189 26		507,824 10
Québec-Oriental	73,057 43	30,413 99		84,814 02			14,411 75		202,697 19
Quebec Ry., Light & Power Co.	9,656 42	22,013 82	1,918 85	35,218 61			11,933 58		80,741 28
Red Mountain	11,733 19	2,437 83	514 14	18,166 92			941 36		33,793 44
Roberval-Saguenay	38,290 89	18,269 70	890 90	74,556 64			21,149 24		153,157 37
Rutland & Noyan	3,958 57	1,969 87	969 43	5,322 61			755 27		12,975 75
Salisbury & Albert	17,126 88	2,739 47	44 31	15,269 59			3,995 67		39,175 92
St. Lawrence & Adirondack	118,669 35	57,432 09	6,915 94	393,110 10			12,209 03		588,336 51
Saint-Jean et Québec	32,671 60	3,959 85	2,841 04	57,848 52			3,730 19		101,051 20
St-Martin	9,744 61	906 62		10,750 11			952 74		22,354 08
Sydney & Louisburg	108,327 04	205,009 90	2,178 90	289,207 07			33,194 49		637,917 40
Témiscouata	53,850 13	29,920 76	4,727 15	90,276 84			16,920 19		195,695 07
Timiskaming & Northern Ontario	344,795 62	270,578 38	18,707 78	916,797 19		50,551 96	110,677 12	1,385 48	1,710,722 57
Mille-Iles	4,453 04	3,504 90		19,498 72			3,629 40		31,086 06
Toronto, Hamilton & Buffalo	213,299 38	306,436 01	21,977 41	678,081 02		20,054 63	68,050 94	753 99	1,307,145 40
Vancouver, Victoria & Eastern	299,200 91	104,304 12	14,661 17	437,899 21		3,414 00	23,196 11	1,508 40	881,167 12
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	469 58	86 36	70 64	1,275 00			192 28		2,093 86
Victoria & Sidney, C.-B.	4,643 60	4,055 58	1,106 95	21,941 64			2,895 92		34,643 69
Wabash (en Canada)	307,332 50	652,744 61	138,543 35	1,548,900 71		10,877 84	103,641 52	707 24	2,761,333 29
York & Carleton	1,846 31	228 92		3,223 03					5,928 26
Total final	41,154,193 11	46,371,178 39	6,236,810 91	114,327,343 71	3,271,892 62	3,962,543 94	7,584,881 55	18,207 15	222,890,637 08

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Net.		Operations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central & Hudson Bay	186,996 68		514,452 10	226,930 78	287,521 32	
2	Algoma Eastern	271,020 22					
3	Atlantic, Quebec & Western		13,316 83				
4	Alberta & Great Waterways		39,345 02	9,261 60	10,969 72		1,708 12
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		84,391 13				
6	British Yukon	137,377 47					
7	Canada & Gulf Terminal	4,295 68					
8	Canada Southern	5,936,234 61					
	Chemins de fer de l'Etat—						
9	Intercolonial	1,638,139 91					
10	Ile du Prince-Edouard		245,183 35				
11	Canadian Northern System	12,159,742 39					
12	Canadien du Pacifique	50,055,673 93		5,021,329 64	3,310,097 04	1,711,232 60	
13	Cap-Breton		11,847 19				
14	Central Vermont	66,305 25					
15	Caraquet & Gulf Shore	782 17					
16	Crow's Nest Southern		105,474 90				
17	Cumberland	11,882 88					
18	Central Canada		19,137 12				
19	Dominion Atlantic	321,996 38		6,281 30	8,948 19		2,666 89
20	Eastern British Columbia		5,488 14				
21	Edmonton, Dunvegan & British Columbia		8,764 90	20,899 36	3,864 95	17,034 41	
22	Elgin & Havelock		1,616 39				
23	Essex Terminal	32,441 92					
24	Esquimalt & Nanaimo	228,426 31					
25	Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	41,233 78					
26	Grand-Tronc	13,179,038 48					
27	Grand-Tronc-Pacifique		205,734 81				
28	Grand-Tronc-Pacifique, embranchements		203,327 61				
29	Hereford		55,837 58				
30	International of New Brunswick		45,409 86				
31	Kent Northern	7,500 00					
32	Kettle Valley		100,159 48				
33	Lotbinière et Mégantic	1,052 03					
34	Maine Central	3,429 84					
35	Manitoba Great Northern		83,218 36				
36	Maritime Coal Railway & Power Co	42,260 43					
37	Massawippi Valley		61,767 54				
38	Midland of Manitoba		9,810 70				
39	Moncton & Buctouche		1,230 03				
40	Montreal & Atlantic	77,555 95					
41	Morrissey, Fernie & Michel	8,729 58					
42	Napierville Junction	70,346 41					
43	National Transcontinental		82,032 16				
44	Nelson & Fort Sheppard		47,830 30				
45	New Brunswick Coal & Railway Co		13,591 73				
46	New Brunswick & P. E. Island		27,112 46				
47	New Westminster Southern		5,971 86				
48	Ottawa et New-York		13,364 78				
49	Pacific Great Eastern		108,209 77				
50	Père Marquette	1,489,691 35					
51	Québec-Central	566,082 35					
52	Quebec, Montreal & Southern		45,055 87				
53	Québec Oriental	20,137 40					

pour l'année close le 30 juin 1917.

Total.		Déduction. des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes prov. de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu. net.	Déficit net.		Revenu.	Pertes.		Revenu.	Pertes.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
474,518 00		30,728 67	443,789 33		113,765 84	557,555 17		1
271,020 22		1,839 13	269,181 09		1,186 98	270,368 07		2
	13,316 83	3,263 00		16,579 83	59,074 61	42,494 78		3
	41,053 14	2,160 60		43,213 74	25,855 70		17,358 04	4
	84,391 13	1,071 89		85,463 02	595 31		84,867 71	5
137,377 47		6,805 27	130,572 20		22,592 22	153,164 42		6
4,295 68			4,295 68			4,295 68		7
5,936,234 61		252,859 82	5,683,374 79		593,384 38	6,276,759 17		8
1,638,139 91			1,638,139 91			1,638,139 91		9
	245,183 35			245,183 35			245,183 35	10
12,159,742 39		903,021 73	11,256,720 66		364,563 50	11,621,284 16		11
51,766,906 53		1,882,950 71	49,883,955 82		9,660,476 89	59,544,432 71		12
	11,847 19			11,847 19			11,847 19	13
66,305 25		5,450 39	60,854 86		22,546 45	83,401 31		14
782 17			782 17			782 17		15
	105,474 90	6,341 91		111,816 71	5 01		111,811 80	16
11,882 88			11,882 88			11,882 88		17
	19,137 12	138 39		19,275 51	669 30		18,606 21	18
319,329 49		412 36	318,917 13		23,291 67	342,208 80		19
	5,488 14	1,460 07		6,948 21			6,948 21	20
8,269 51		2,479 86	5,789 65		14,638 89	20,428 54		21
	1,616 39			1,616 39			1,616 39	22
32,441 92			32,441 92			32,441 92		23
228,426 31		35,965 95	192,460 36			192,460 36		24
41,233 78			41,233 78			41,233 78		25
13,179,038 48		1,289,167 77	11,889,870 71		2,500,485 04	14,390,355 75		26
	205,734 81	44,725 79		250,460 60	2,535,064 04	2,284,603 44		27
	203,327 61	22,285 61		225,613 22	909,375 72	683,762 50		28
	55,837 58	1,800 97		57,638 55	382 01		57,256 54	29
	45,409 86			45,409 86			45,409 86	30
7,500 00			7,500 00			7,500 00		31
	100,159 48	10,020 18		110,179 66			110,179 66	32
1,052 03			1,052 03			1,052 03		33
3,429 84		510 00	2,919 84		35 12	2,954 96		34
	83,218 36	920 34		84,138 70	210 54		83,928 16	35
42,260 43			42,260 43			42,260 43		36
	61,767 54	2,403 87		64,171 41	1,450 16		62,721 25	37
	9,810 70	27,128 45		36,939 15	28,076 90		8,862 25	38
	1,230 03			1,230 03			1,230 03	39
77,555 95		34,483 58	43,072 37		1,400 00	44,472 37		40
8,729 58			8,729 58			8,729 58		41
70,346 41		854 51	69,491 90		2,468 51	71,960 41		42
	82,032 16			82,032 16			82,032 16	43
	47,830 30	5,619 66		53,449 96	105 41		53,344 55	44
	13,591 73			13,591 73			13,591 73	45
	27,112 46			27,112 46			27,112 46	46
	5,971 86	872 32		6,844 18	350 82		6,493 36	47
	13,364 78	883 81		14,248 59	2,406 98		11,841 61	48
	108,209 77			108,209 77			108,209 77	49
1,489,691 35		1,320 64	1,488,370 71		156,250 35	1,644,621 06		50
566,082 35		15,046 24	551,036 11		15,427 18	566,463 29		51
	45,055 87	7,696 74		52,752 61	291,634 70	238,882 09		52
20,137 40		3,099 16	17,038 24		1 00	17,039 24		53

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Net.		Opérations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit. des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
54	Quebec Railway, Light & Power Co.	19,550 00					
55	Red Mountain		14,398 41				
56	Roberval-Saguenay	47,537 00					
57	Rutland & Noyan	3,068 10					
58	Salisbury & Albert	6,779 34					
59	St. Lawrence & Adirondack	457,268 82					
60	St-Jean et Québec		18,115 95				
61	St-Martin		2,809 46				
62	Sydney & Louisburg	127,846 15					
63	Témiscouata	28,866 35					
64	Timiskaming & Northern Ontario	525,577 25					
65	Mille-Iles	12,241 37					
66	Toronto, Hamilton & Buffalo	884,948 20					
67	Vancouver, Victoria & Eastern		333,980 53				
68	Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	1,044 94					
69	Victoria & Sidney, C.B.	12,383 81		264 50	17 82	246 68	
70	Wabash (en Canada)	1,207,668 04					
71	York & Carleton	1,223 47					
	Total	89,894,376 24	2,013,534 22	5,572,488 50	3,560,828 50	2,016,035 01	4,375 01

pour l'année close le 30 juin 1917—*Suite.*

Total.		Déduction des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes prov. de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu net.	Déficit net.		Revenu.	Perte.		Revenu.	Perte.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
19,550 00	....	7,577 93	11,972 07	....	....	11,972 07	....	54
....	14,398 41	1,187 12	....	15,585 53	29 27	....	15,556 26	55
47,537 00	....	....	47,537 00	....	....	47,537 00	....	56
3,068 10	....	17 44	3,050 66	....	4,000 00	7,050 66	....	57
6,779 34	....	....	6,779 34	....	....	6,779 34	....	59
457,268 82	....	5,579 74	451,689 08	....	567 33	452,256 41	....	59
....	18,115 95	....	....	18,115 95	230 67	....	17,885 28	60
....	2,809 46	....	....	2,809 46	....	....	2,809 46	61
127,846 15	....	....	127,846 15	....	....	127,846 15	....	62
28,866 35	....	3,628 42	25,237 93	....	2,458 81	27,696 74	....	63
525,577 25	....	....	525,577 27	....	134,700 43	660,277 68	....	64
12,241 37	....	78 99	12,162 38	....	534 29	12,696 67	....	65
884,948 20	....	34,988 78	849,959 42	....	72,684 55	922,643 97	....	66
....	333,980 53	64,745 56	....	398,726 09	168,120 80	....	230,605 29	67
1,044 94	....	1,488 75	....	443 81	344 57	....	99 24	68
12,630 49	....	1,380 05	11,250 44	....	Dr. 403 43	10,847 01	....	69
1,207,668 04	....	....	1,207,668 04	....	....	1,207,668 04	....	70
1,223 47	....	....	1,223 47	....	....	1,223 47	....	71
91,898,979 46	2,006,477 44	4,726,462 17	87,377,687 38	2,211,647 53	17,731,038 52	104,334,486 19	1,437,407 82	

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Perte sur propriétés exploitées séparément.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central & Hudson Bay		37,165 90	
2	Algoma Eastern		70,476 57	
3	Atlantic, Quebec & Western		14,557 81	
4	Alberta & Great Waterways			
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		1,688 33	
6	British Yukon			
7	Canadian & Gulf Terminal		2,463 15	
8	Canada Southern		2,775,335 21	
9	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial		786,606 68	
10	" " " Ile du P.-E.			
11	Canadian Northern System	225,000 00	210,899 13	
12	Canadien du Pacifique	2,372,133 58	124,727 45	
13	Cap-Breton			
14	Central Vermont		32,544 71	
15	Caraquet & Gulf Shore		8,212 40	
16	Crow's Nest Southern		4,332 60	
17	Cumberland			
18	Central Canada		2,969 74	
19	Dominion Atlantic	61,581 41	39,954 35	
20	Eastern British Columbia		6,603 59	
21	Edmonton, Dunvegan & British Columbia			
22	Elgin & Havelock			
23	Essex Terminal			
24	Esquimalt & Nanaimo		27,194 11	
25	Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co		22,564 80	
26	Grand-Tronc	781,666 33	581,576 88	
27	Grand-Tronc-Pacifique		155,988 65	908,618 52
28	Grand-Tronc-Pacifique, embranchements		64 86	
29	Hereford		400 00	
30	International of New Brunswick		18,669 10	
31	Kent Northern			
32	Kettle Valley	21,966 62	62,425 88	
33	Lotbinière et Mégantic			
34	Maine Central			
35	Manitoba Great Northern		10,321 25	
36	Maritime Coal, Railway & Power Co		5,428 50	
37	Massawippi Valley	24,000 00	45,035 52	
38	Midland of Manitoba		86,078 80	
39	Moncton & Buctouche			
40	Montreal & Atlantic	33,120 00	38,892 18	
41	Morrissey, Fernie & Michel			
42	Napierville Junction		23,205 34	
43	National Transcontinental		741,062 29	
44	Nelson & Fort Sheppard		4,411 27	
45	New Brunswick Coal & Railway Co		3,456 43	
46	New Brunswick & P. E. Island		5,107 94	
47	New Westminster Southern		16,944 18	
48	Northern New Brunswick & Seaboard			
49	North Shore			
50	Ottawa & New York		52,240 15	
51	Pacific Great Eastern			
52	Père Marquette	175,187 09	680,454 35	249,800 00
53	Québec Central		32,409 43	
54	Quebec, Montreal & Southern		953 88	
55	Québec Oriental		18,535 39	
56	Quebec Railway, Light & Power Co			
57	Red Mountain		137 73	
58	Roberval-Saguenay	3,000 00	5,551 30	
59	Rutland & Noyan			
60	Salisbury & Albert			
61	St. Lawrence & Adirondack	10,000 00	177,374 38	
62	St-Jean et Québec		11,683 38	
63	St-Martin			

pour l'année close le 30 juin 1917—*Suite.*

du revenu brut.					Revenu net.		
Intérêt acquis sur dette consolidée.	Autre intérêt.	Amortissement.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
530,730 00	1,081 76	....	250,016 65	818,994 31	....	261,439 14	1
143,669 91	13,672 73	....	44,753 86	272,573 07	....	2,205 00	2
63,716 88	....	....	....	78,274 69	....	35,779 91	3
133,200 00	20,187 28	....	....	153,387 28	....	170,745 32	4
....	....	....	....	1,688 33	....	86,556 04	5
102,238 00	1,651 97	....	....	103,889 97	49,274 45	....	6
....	....	....	....	2,463 15	1,832 53	....	7
1,130,200 00	243,451 95	....	563 50	4,149,550 66	2,127,208 51	....	8
....	....	....	....	786,605 68	851,534 23	....	9
....	....	....	....	....	....	245,183 35	10
11,657,677 38	2,725,127 97	....	6,316 65	14,825,021 13	....	3,203,736 97	11
698,591 68	11,810 84	....	....	3,207,263 55	56,337,169 16	....	12
....	....	....	....	....	....	11,847 19	13
14,234 60	....	....	21,517 43	68,296 74	15,104 57	....	14
....	....	....	....	8,212 40	....	7,430 23	15
....	....	....	....	4,332 60	....	116,144 40	16
....	....	....	....	....	11,882 88	....	17
35,146 67	....	....	....	38,116 41	....	56,722 62	18
239,926 67	....	....	....	341,462 43	746 37	....	19
....	21 38	....	....	6,624 97	....	13,573 18	20
322,799 32	61,395 05	....	....	384,194 37	....	363,765 83	21
....	....	....	....	....	....	1,616 39	22
....	....	....	....	....	32,441 92	....	23
193,280 00	....	....	....	220,474 11	....	28,013 75	24
....	....	....	28,851 81	51,416 61	....	10,182 83	25
7,602,092 56	1,515,358 61	....	1,946,666 66	12,427,361 04	1,962,994 71	....	26
6,368,084 04	551,720 50	....	7,772 67	7,992,184 38	....	5,707,580 94	27
538,760 16	683,657 64	....	40 00	1,222,522 66	....	538,760 16	28
32,000 00	....	....	500 00	32,900 00	....	90,156 54	29
....	....	....	....	18,669 10	....	64,078 96	30
....	....	....	....	....	-7,500 00	....	31
....	....	....	....	84,392 50	....	194,572 16	32
....	....	....	....	....	1,052 03	....	33
....	3,150 00	....	....	3,150 00	....	195 04	34
....	....	....	....	10,321 25	....	94,249 41	35
....	....	....	....	5,428 50	36,831 93	....	36
....	....	....	....	69,035 52	....	131,756 77	37
....	....	....	....	86,078 80	....	94,941 05	38
....	....	....	....	....	....	1,230 03	39
52,650 00	....	....	....	124,662 18	....	80,189 81	40
....	....	....	....	....	8,729 58	....	41
....	....	....	....	23,205 34	48,755 07	....	42
....	....	....	....	741,062 29	....	823,094 45	43
....	....	....	....	4,411 27	....	57,755 82	44
....	....	....	....	3,456 43	....	17,048 16	45
....	....	....	....	5,107 94	....	32,220 40	46
....	....	....	....	16,944 18	....	23,437 54	47
....	....	....	....	52,240 15	....	64,081 76	48
....	....	....	....	....	....	108,209 77	49
....	....	....	....	1,105,441 43	539,179 63	....	50
257,560 94	....	....	....	289,970 37	276,492 92	....	51
....	258,561 22	....	0 04	259,515 14	....	20,633 05	52
99,506 30	....	....	....	118,041 69	....	101,002 45	53
....	....	....	....	....	11,972 07	....	54
....	....	....	....	137 73	....	15,693 99	55
63,000 00	20,189 40	....	2,391 03	94,131 73	....	46,594 73	56
4,000 00	....	....	....	4,000 00	3,050 66	....	57
....	....	....	....	....	6,779 34	....	58
48,768 98	....	....	....	236,143 36	216,113 05	....	59
....	....	....	....	11,683 38	....	29,568 66	60
539 74	....	....	....	539 74	....	3,349 20	61
....	....	....	....	....	127,846 15	....	62
12,166 66	....	9,733 33	....	22,560 88	5,135 86	....	63

Tableau 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Perte sur propriétés exploitées séparément.
		$ c.	$ c.	$ c.
64	Sydney & Louisburg	....	....	....
65	Témiscouata	....	660 89	....
66	Timiskaming & Northern Ontario	....	75,432 04	....
67	Mille-Iles	....	3,206 00	....
68	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	39,143 34	....
69	Vancouver, Victoria & Eastern	....	169,918 66	....
70	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	....	441 76	....
71	Victoria & Sidney, C.-B	....	6,307 75	....
72	Wabash (en Canada)	....	....	....
73	York & Carleton	....	426 85	....
	Total	3,707,655 03	7,242,241 87	1,158,418 52

pour l'année close le 30 juin 1917—*Fin.*

du revenu brut.					Revenu net.		
Intérêt acquis sur dette consolidée.	Autre intérêt.	Amortissements.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	
....	2,274 70	....	....	77,706 74	582,570 94	....	64
3,000 00	....	....	4,363 90	10,569 90	2,126 77	....	65
254,450 00	9,005 64	....	36 10	302,635 08	620,008 89	....	66
....	....	....	....	169,918 66	....	400,523 95	67
....	7 51	....	....	449 27	....	548 51	68
15,000 00	4,243 12	....	....	25,550 87	....	14,703 86	69
....	....	....	....	....	1,207,668 04	....	70
....	....	....	....	426 85	796 62	....	71
30,616,990 49	6,126,569 27	9,733 33	2,313,790 30	51,175,398 81	65,092,798 87	13,371,119 32	

TABLEAU 9.—Comptes des recettes pour l'année terminée le 30 juin 1917.

Nom du chemin de fer.	Distribution des recettes nettes des compagnies.								Balance.	
	Dividendes.			Additions et améliorations imputées au revenu.	Appropriations à la réserve.	Divers.	Appliqué aux améliorations.	Total.	Crédit du compte des profits et pertes.	Débit du compte des profits et pertes.
	Actions ordinaires.	Actions particulières.	Total des dividendes.							
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
British Yukon	....	....	....	....	5,955 03	....	....	5,955 03	43,319 42	....
Canada Southern	450,000 00	....	450,000 00	....	....	....	....	450,000 00	1,677,208 51	....
Canadien du Pacifique	26,000,000 00	10,278,672 14	36,278,672 14	....	....	....	....	36,278,672 14	20,058,497 02	....
Dominion Atlantic	....	....	....	281 99	....	....	....	281 99	464 38	....
Grand-Tronc	....	....	....	....	....	....	....	....	1,962,994 71	....
Hereford	32,000 00	....	32,000 00	69 73	....	....	....	32,069 73	....	122,226 27
Maine Central	....	....	....	1,346 10	....	....	....	1,346 10	....	1,541 14
Morrissey, Fernie & Michel	....	....	....	....	87,716 82	....	....	87,716 82	....	78,987 24
Québec Central	....	169,080 16	169,080 16	....	....	....	....	169,080 16	107,412 76	....
Quebec Railway, Light & Power Co	....	52,500 00	52,500 00	....	....	....	....	52,500 00	....	40,527 93
Toronto, Hamilton & Buffalo	214,343 75	....	214,343 75	....	....	....	....	214,343 75	405,665 14	....
Balance des chemins de fer, non distribuée	....	....	....	....	....	....	....	....	3,698,202 22	13,280,767 74
Total	26,696,343 75	10,500,252 30	37,196,596 05	1,697 82	93,671 85	....	....	37,291,965 72	27,953,764 16	13,524,050 32

TABLEAU 9A.—Actif et passif, compte courant.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Actif pour couvrir le passif.							
		En espèces.	Billets recevables.	Dû par les agents.	Dû par des compagnies solvables, etc.	Balances du trafic.	Autre actif en espèces.	Total de l'actif.	Billets d'emprunt, payables.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma-Central	406,631 17		8,021 56	242,820 04	17,990 89	1,406 25	676,869 91	
2	Algoma Eastern	19,028 71	1,000 00		62,368 93			82,397 64	
3	Atlantic, Quebec & Western	40,823 48		6,412 08		27,002 36		74,237 92	
4	Alberta and Great Waterways	152 43		916 10	3,343 02		1,525,001 30	1,529,412 85	
5	Bedlington & Nelson								
6	Brandon, Sask. & H. B								
7	British Yukon								
8	Canada & Gulf Terminal	705 81		198 98	2,147 83	78,08		3,130 70	
9	Canada Southern	35,627 23	288,901 83		257,438 83		3,150 00	585,117 89	
10	Canadian Northern	18,871,593 32		2,008,428 00	7,754,355 28			28,634,376 60	56,829,769 51
11	Canadien du Pacifique	53,519,313 70		3,164,800 57	9,663,762 04	1,385,245 12	29,123,367 98	96,856,489 41	
12	Caraquet & Gulf Shore	580 20		1,761 16	926 98		955 60	4,223 94	3,679 59
13	Crow's Nest Southern								
14	Central Canada	432 03			125,365 52		776,734 66	902,532 21	2,874 63
15	Detroit River Tunnel	143,325 55			132,645 74			280,971 29	
16	Dominion Atlantic	7,116 80		31,852 20	29,716 33			68,685 33	1,609,412 50
17	Eastern, C.-B	1,275 86			17,562 03	366 25	108 45	19,312 59	420,000 00
18	Edmonton, Dunvegan & B.C	5,480 47		6,551 92	234,476 22	9,864 78	913,195 50	1,169,568 89	
19	Elgin & Havelock								4,496 70
20	Grand-Tronc	5,202,772 26			39,168,376 34	4,150,959 78		48,522,108 38	33,266,666 67
21	Grand-Tronc-Pacifique	1,844,526 34			5,367,209 92	946,891 91	120,383 35	8,279,011 52	13,330,846 17
22	G.-T., embranchements	34,538 15	136,901 62				3 00	171,442 77	13,700,893 57
23	Kettle Valley			4,803 64	198,935 09	57,101 20	158 84	260,998 77	3,665 54
24	Manitoba Great Northern								
25	Midland of Manitoba	13,870 69		1,404 53	33,597 42		5,000 00	53,872 64	
26	Moncton and Buctouche	5,107 77		315 67	692 65			6,116 09	
27	Morrissey, Fernie & Michel			84 88	49,965 80	516 52		50,567 20	2,158 66
28	Napierville Junction	123,249 15	44,017 00	20,584 00		37,213 60	5,178 21	230,241 96	6,200 00
29	Nelson & Fort Sheppard								
30	New Westminster Southern								
31	Père Marquette	2,726,471 96	222,181 98	940,476 32	917,325 10		91,435 63		656,092 80
32	Québec Central	389,593 05	12,000 00	27,309 35	22,097 28	47,184 36	403,293 71	901,477 75	
33	Quebec, Montreal & Southern	212,966 99	266,181 29	20,718 99	423,054 51	78,252 46	3,241 53	1,004,415 77	8,443 472 62
34	Québec Oriental	3,126 87		2,035 87	8,920 10	24,029 46		38,112 30	
35	Quebec Ry., Light & Power				28,886 30				

TABLEAU 9A.—Actif et passif, compte courant—*Suite*.

	Nom du chemin de fer.	Actif pour couvrir le passif.							Billets d'emprunt, payables.
		En espèces.	Billets recevables.	Dû par les agents.	Dû par des compagnies solvables, etc.	Balance du trafic.	Autre actif en espèces.	Total de l'actif.	
		$ c.	$ c.	$ s.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
36	Red Mountain	....	....	....	....	....	....	....	....
37	Salisbury & Albert	12,369 49	....	1,360 96	....	....	7,000 00	20,730 45	2,120 22
38	St-Martin	....	....	....	....	....	....	....	8,500 00
39	Témiscouata	42,190 65	1,495 94	3,689 21	656 58	2,647 83	1,118 22	51,798 43	....
40	Timiskaming & N. Ontario	....	....	91,143 48	312,135 37	55,227 28	7,100 00	393,606 13	152,495 00
41	Mille-Iles	16,642 36	1,291 55	144 75	459 29	....	....	18,537 95	2,793 49
42	Toronto, Hamilton & Buffalo	712,855 83	15,500 00	234,835 29	202,628 92	5,601 25	....	1,171,421 29	....
43	Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	....	69,184 99	....	....	69,184 99	....
44	Victoria Terminal	13,154 35	1 00	10,114 00	59,604 19	....	....	82,873 54	....
45	Victoria & Sidney	....	....	....	....	....	....	....	....

TABLEAU 9A—Actif et passif, compte courant.—*Suite.*

Numéro	Nom du chemin de fer.	Passif.—Suite.							
		Pièces vérifiées et comptes.	Gages et salaires.	Soldes du trafic.	Dividendes non réclamés.	Coupons d'intérêt non payés.	Loyers.	Divers.	Total du passif.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central	94,113 38	58,587 50	42,810 38		1,563,871 76		461,644 03	2,221,047 05
2	Algoma Eastern	50,914 05	21,983 75	35,429 18		3,073 74		1,054 27	112,454 99
3	Atlantic, Quebec & Western	113,968 14	3,942 35	15,558 00		277 87		2,050,000 00	2,183,746 36
4	Alberta & Great Waterways	1,542,959 39	3,170 45						1,546,129 84
5	Bedlington & Nelson	108,961 76							108,961 76
6	Brandon, Sask. & H.B	537,235 88							537,235 88
7	British Yukon			192,212 36				77,991 72	270,204 08
8	Canada & Gulf Terminal	2,951 81	2,109 36	10,397 58				13,495 67	28,954 42
9	Canada Southern				1,940 25	245 00	225,000 00		227,185 25
10	Canadian Northern	13,786,946 12	1,996,062 19			2,275,855 87			74,888,633 69
11	Canadien-Pacifique	8,825,761 22	5,453,264 11	1,016,215 77	64,338 60	352,141 31		7,431,123 76	23,142,844 77
12	Caraquet & Gulf Shore	2,621 95	4,025 32	2,206 86				3,717 39	16,251 11
13	Crow's Nest Southern	537,831 38							537,831 38
14	Central Canada	163,897 71	105 30						166,877 64
15	Detroit River Tunnel	6,923 80			90,000 00				96,923 80
16	Dominion Atlantic	49,912 57	39,295 25	27,340 34					1,725,960 66
17	Eastern B.C	1,420 24	2,529 25	430 64				1,594 79	425,974 92
18	Edmonton, Dunvegan & B.C	1,472,922 27	20,373 01						1,493,295 28
19	Elgin & Havelock	2,367 56				17,974 99			24,839 25
20	Grand-Tronc	3,402,202 02	3,111,671 41		2,378,003 04	1,310,052 15		14,277,842 72	57,746,438 01
21	Grand-Tronc-Pacifique	2,252,274 27	624,745 28			4,506,784 85		1,081,093 87	21,795,744 44
22	G.T.P., embranchements	135,444 74	7,762 05			19,517 90		946,236 69	14,809,854 95
23	Kettle Valley	56,822 77	43,667 08	28,940 92			21,966 62	5,045 00	160,107 93
24	Manitoba Great Northern	492,722 55							492,722 55
25	Midland of Manitoba	604,230 25	8,456 52						612,686 77
26	Moncton & Buctouche	20,069 85							20,069 85
27	Morrissey, Fernie & Michel	259 77	3,037 50				11,000 00	129,735 48	146,191 41
28	Napierville Junction	17,438 67	2,703 84	31,670 27				48,997 51	107,010 29
29	Nelson & Fort Sheppard	946,160 28							946,160 28
30	New Westminster Southern	81,271 20							81,271 20
31	Père-Marquette	1,262,207 81	768,056 20	1,076,138 37		14,987,272 19		7,942,424 58	26,692,191 95
32	Québec-Central	107,001 29	52,315 64	43,694 26	40,544 22	203,508 74		224,996 06	672,060 21
33	Quebec, Montreal & Southern	59,716 09		40,146 26				250 20	8,533,585 17
34	Québec-Oriental	76,892 05	5,146 85	6,446 64		613,620 00			702,105 54
35	Quebec Ry., Light & Power			1,284,861 48					1,284,861 48

TABLEAU 9A—Actif et passif, compte courant—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Passif—*Suite.*							
		Pièces vérifiées et comptes.	Gages et salaires.	Soldes du trafic.	Dividendes non réclamées.	Coupons d'intérêt non payés.	Loyers.	Divers.	Total du passif.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
36	Red-Mountain	266,637 74							266,637 74
37	Salisbury & Albert		1,890 28						4,010 50
38	St. Martin								8,500 00
39	Témiscouata	8,046 31	10,285 19	3,072 35	1,418 92			24,297 46	47,120 23
40	Timiskaming & N. Ontario	277,475 44	1,044 15	1,319 31					432,333 90
41	Mille-Iles	1,346 85					30 00		4,170 34
42	Toronto, Hamilton & Buffalo	489,711 97	23,016 81	204,764 52		4,480 00		814 54	722,987 84
43	Vancouver, Victoria & Eastern	646,563 87	3 83						646,567 70
44	Victoria Terminal	154,205 16	1,794 72					7,874 35	163,874 23
45	Victoria & Sidney	206,256 66							206,256 66

TABLEAU 10—Sommaire des recettes et des dépenses pour l'année finissant le 30 juin 1917.

Nom.	Péages sur ponts. Revenu.	Chars-dortoirs. Revenu.	Chars-palais. Revenu.	Aiguillage. Revenu.	Force motrice. Revenu.	Loyer d'édifices et autres propriétés.	Transport des marchandises. Revenu.	Total du revenu.	Total des frais d'exploitation.	Revenu net de l'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Detroit River Tunnerl Co.	....	....	....	....	....	1,050,000 00	....	1,050,000 00	....	1,050,000 00
International Bridge Co.	447,908 45	....	....	....	....	....	....	447,908 45	52,855 46	395,052 99
St. Clair Tunnel Co.	....	....	....	333,478 50	4,903 19	1,236 55	....	339,618 24	135,107 32	204,510 92
The Pullman Co.	....	813,963 00	51,705 00	....	....	....	....	865,668 00	487,589 42	378,078 58
Van Buren Bridge Co.	....	....	....	5,888 00	....	....	12,387 00	18,275 00	8,408 64	9,866 36
Total	447,908 45	813,963 00	51,705 00	339,366 50	4,903 19	1,051,236 55	12,387 00	2,721,469 69	683,960 84	2,037 508 85

TABLEAU 11—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportées, du parcours des trains et milles en activité pour l'année finissant le 30 juin 1917.

Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées	Tonnes transportées un mille.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés un mille.	Parcours des trains donnant revenu.	Parcours des trains donnant revenu.	Parcours des convois mixt. donnant revenu.	Parcours d. tr. mix. donnant revenu.	Parcours total des trains spéc. donnant revenu.	Parcours des convois sans revenu.
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Algoma Central & Hudson Bay	866,402	91,477,568	27,142	1,806,461	308,911	59,296	18,928	1,492	388,627	11,397
Algoma Eastern	2,261,317	26,953,203	69,735	1,647,065	110,396	56,470	...	...	166,866	849
Atlantic, Quebec & Western	169,535	7,184,863	39,471	1,296,019	34,658	26,256	37,411	...	98,325	3,436
Alberta & Great Waterways	61,303	5,268,141	10,105	573,072	28,075	11,665	20,566	226	60,532	250
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	30,862	1,321,268	24,253	895,106	21,032	43,125	...	...	64,157	7,389
British Yukon	81,187	7,234,200	9,605	568,191	22,325	1,262	51,758	270	75,615	5,907
Canada & Gulf Terminal	32,310	854,755	24,713	523,118	...	...	20,450	...	20,450	524
Canada Southern	9,749,315	1,441,621,450	1,686,530	143,723,752	1,798,962	2,003,748	156,936	16	3,959,662	48,106
Chemin de fer du gouv. can. (Intercolonial)	7,120,511	1,900,097,294	4,498,678	315,155,132	4,832,116	3,238,783	404,461	27,960	8,503,320	142,670
Chemin de fer dn gouv. can. (Ile du P.-E.)	159,041	6,207,036	393,758	9,748,268	25,141	54,973	282,102	...	362,216	10,260
Canadian-Northern, réseau du	14,406,630	4,597,599 850	10,367,933	324,137,952	10,185,308	6,329,672	1,969,884	48,640	18,533,504	926,560
Canadien-Pacifique	31,334,238	14,918,662,202	16,267,599	1,438,404,245	26,068,815	18,577,524	2,099,519	9,706	46,755,564	1,020,943
Cape Breton	6,430	190,743	10,392	234,398	...	...	19,406	...	19,406	...
Central-Vermont	469,632	12,452,779	374,939	3,654,837	68,062	141,954	26,696	146	236,858	5,006
Caraquet & Gulf Shore	41,304	1,693,464	19,150	792,202	...	...	49,563	...	49,563	...
Crow's Nest Southern	198,895	7,584,365	13,054	352,941	42,676	33,072	...	...	75,748	15,721
Cumberland	322,770	2,490,153	44,896	514,499	9,738	...	29,592	...	39,330	...
Central-Canada	8,232	390,919	2,328	111,522	3,462	200	3,700	...	7,362	100
Dominion Atlantic	399,106	26,672,361	519,867	19,569,366	114,670	306,039	155,313	327	576,349	10,708
Eastern British Columbia	90,775	867,699	3,206	30,574	...	...	8,304	...	8,304	1,020
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	170,706	16,944,253	43,967	5,184,564	64,257	90,100	65,135	1,908	221,400	1,908
Elgin & Havelock	8,983	89,830	7,590	106,260	...	...	16,200	...	16,200	...
Essex Terminal	299,208	1,496,040	...	...	...	...	24,000	...	24,000	...
Esquimalt & Nanaimo	475,948	15,812,166	265,720	6,095,270	105,431	150,783	4,120	...	260,334	5,814
Fredericton & Grand Lake Coal & Rly. Co.	163,334	5,650,763	11,366	243,571	...	...	31,794	...	31,794	...
Grand-Tronc	21,512,160	4,214,229,916	12,112,864	585,618,284	10,588,729	7,896,179	774,804	3,302	19,263,014	528,692
Grand-Tronc-Pacifique	1,725,708	623,645,559	402,230	49,268,821	1,513,550	967,017	178,802	90	2,659,459	225,549
Grand-Tronc-Pacifique et embranchements	1,040,763	102,677,453	283,741	13,960,474	407,023	324,834	145,024	97	876,978	106,974
Hereford	122,543	3,033,272	32,094	579,038	8,172	33,390	32,648	...	74,210	2,876
International of New Brunswick	128,982	6,830,276	32,585	1,467,499	19,960	1,940	66,732	444	89,076	6,107
Kent Northern	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kettle Valley	300,563	24,854,982	49,972	5,099,768	174,771	204,162	39,831	2,051	420,815	60,816
Lotbinière et Mégantic	54,723	792,211	10,446	148,477	...	...	18,780	...	18,780	...
Maine-Central	227,801	1,161,785	96,385	491,564	4,320	3,900	6,105	...	14,325	81
Manitoba Great Northern	102,413	6,248,921	8,848	202,248	7,138	9,980	24,255	...	41,373	523
Maritime Coal, Rly. & Power Co	298,531	3,274,901	21,001	203,486	...	...	33,263	...	33,263	...

Massawippi Valley	558,512	16,543,569	155,880	2,470,859	59,996	87,626	14,072	....	161,694	3,766
Midland of Manitoba	269,164	19,225,973	66,845	4,147,847	50,340	102,046	....	67	152,453	132
Moncton & Buctouche	22,568	460,278	26,248	566,447	....	....	19,393	....	19,393	838
Montreal & Atlantic	1,694,075	86,018,107	331,640	7,829,834	231,049	141,968	151,912	129	525,058	7,129
Morrissey, Fernie & Michel	397,936	2,427,409	114,000	695,400	....	....	29,700	....	29,700	....
Napierville-Junction	668,994	19,222,514	22,637	388,072	25,077	4,687	12,972	....	42,736	963
Transcontinental-National	3,398,031	1,200,857,918	820,107	50,145,704	2,175,982	689,670	513,305	715	3,379,672	77,205
Nelson & Fort Shephard	34,711	-1,261,966	20,257	537,462	18,501	36,880	....	....	55,381	5,745
New Brunswick Coal & Rly. Co	21,878	723,402	21,728	526,398	....	....	35,515	....	35,515	....
New Brunswick & P. E. Island	61,197	1,418,030	14,644	298,502	12,932	396	30,904	....	44,232	2,820
New Westminster Southern	102,069	877,812	5,349	61,084	495	....	12,474	....	12,969	....
Ottawa & New York	580,704	30,979,122	133,824	3,249,596	65,663	78,857	....	60	144,580	20,416
Père Marquette	2,970,266	507,807,460	246,610	4,872,190	837,907	218,799	....	....	1,056,706	7,764
Québec-Central	1,158,456	91,096,678	463,122	19,951,653	228,015	265,824	238,073	2,860	779,772	245,725
Quebec, Montreal & Southern	461,654	20,293,668	273,127	6,487,822	83,043	124,502	75,228	....	282,773	1,763
Québec-Oriental	168,726	14,345,284	36,601	2,160,820	80,303	28,028	33,837	....	142,168	9,641
Quebec Rly., Light & Power Co	259,564	2,628,219	81,650	577,265	27,594	5,181	....	....	32,775	830
Red Mountain	41,609	373,929	10,240	92,026	72	10,882	....	....	10,954	....
Roberval-Saguenay	169,090	2,241,256	29,401	458,883	....	70,134	248,975	....	319,109	....
Rutland & Noyan	226,500	766,835	112,453	381,216	2,181	4,990	....	....	7,171	....
Salisbury & Albert	48,045	1,151,985	11,645	324,755	....	....	31,185	....	31,185	....
St. Lawrence & Adirondack	1,828,822	70,479,217	660,209	13,445,536	130,092	179,969	....	35	310,096	6,341
St-Jean et Québec	55,851	2,077,887	42,073	1,175,717	336	325	70,356	....	71,017	2,828
St-Martin	16,005	240,260	7,764	146,503	....	....	16,500	....	16,500	....
Sydney & Louisburg	3,905,872	58,407,794	152,473	2,124,738	162,054	24,409	18,440	....	204,903	....
Témiscouata	165,393	6,410,978	61,697	1,773,099	4,875	52,919	70,020	....	127,814	14,101
Timiskaming & Northern Ontario	886,912	146,125,191	498,076	30,367,383	514,267	447,307	61,246	577	1,023,397	28,639
Mille-Iles	39,244	235,464	43,698	263,808	....	....	95,278	....	95,278	....
Toronto, Hamilton & Buffalo	3,057,598	113,998,532	611,087	18,968,400	181,247	287,913	....	1,798	470,958	7,847
Vancouver, Victoria & Eastern	1,048,689	33,464,921	157,147	4,224,255	83,935	116,258	96,557	74	296,824	27,478
Victoria Terminal Rly. & Ferry Co	16,370	16,206	78,843	78,055	481	2,197	151	....	2,829	....
Victoria & Sidney, B.C	31,286	290,068	81,618	1,061,764	7,777	35,470	2,413	....	45,660	....
Wabash (en Canada)	3,100,380	650,673,278	564,212	37,866,291	1,311,812	500,014	....	....	1,811,826	5,744
York & Carleton	7,940	....	6,612	....	....	....	7,223	....	7,223	....
Total	121,916,272	31,186,707,851	53,749,680	3,150,127,428	62,863,724	44,083,575	8,746,811	102,990	115,797,100	3,627,901

CHEMIN DE FER

TABLEAU 1—Sommaire des chemins, milles parcourus

Nom du chemin de fer.	Voies.				
	Long. de chem., première voie principale.	Longueur de seconde voie principale.	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies de déviation et de garage.	Total calculé comme voie simple.
Berlin & Waterloo (mainten. Kitchener & Waterloo)	3·28	1·40	4·68	0·38	5·06
Berlin & Northern	3·15	....	3·15	....	3·15
Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	17·81	2·90	20·71	7·25	27·96
Brandon Municipal	10·31	....	10·31	....	10·31
Brantford & Hamilton	23·00	....	23·00	....	23·00
Brantford Municipal	29·96	1·95	31·91	....	31·91
British Columbia	245·59	73·54	319·13	48·31	367·44
Calais Street	7·00	....	7·00	....	7·00
Calgary Municipal	55·50	15·50	71·00	1·00	72·00
Canadian Resources Development	1·75	....	1·75	0·16	1·91
Cape Breton	30·59	....	30·59	1·26	31·85
Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	36·94	....	36·94	3·66	40·60
Cornwall	4·00	....	4·00	2·50	6·50
Edmonton Radial	52·37	....	52·37	1·54	53·91
Fort William	19·88	9·56	29·44	0·94	30·38
Guelph Radial	8·50	....	8·50	0·33	8·83
Halifax Tramways	12·29	9·29	21·58	0·04	21·62
Hamilton & Dundas	7·00	....	7·00	....	7·00
Hamilton, Grimsby & Beamsville	22·00	....	22·00	....	22·00
Hamilton Street	33·70	....	33·70	....	33·70
Hamilton Radial	25·00	8·69	33·69	....	33·69
Hull	15·67	12·15	27·82	3·49	31·31
International Transit	4·30	....	4·30	0·22	4·52
Kingston, Portsmouth & Cataraqui	8·00	....	8·00	....	8·00
Lethbridge Municipal	11 00	....	11 00	....	11 00
Lévis, comté de	11 75	....	11 75	....	11 75
London Street	36·02	....	36·02	....	36·02
London & Lake Erie	29·75	....	29·75	1·50	31·25
London & Port Stanley	23·60	....	23·60	19·00	42·60
Lake Erie & Northern	51·00	....	51·00	3·80	54·80
Moncton Tramways	4 47	....	4 47	0·03	4·50
Montreal Tramways	124·26	80·41	204·67	28·82	233·49
Montreal & Southern Counties	52·20	....	52·20	4·33	56·53
MooseJaw	9·00	1·50	10·50	1·50	12·00
Nelson	2·13	1·25	3·38	0·05	3·43
Niagara Falls, Park & River	11·91	11·20	23·11	1·37	24·48
Niagara, St. Catharines & Toronto	61·58	....	61·58	20·03	81·61
Niagara, Welland & Lake Erie	1·87	....	1·87	0·30	2·17
Nipissing-Central	15·37	....	15·37	4·81	20·18
Oshawa	9 00	3 00	12 00	1 00	13 00
Ottawa	28·11	24·71	52·82	....	52·82
Peterborough Radial	6 55	....	6 55	0·79	7·34
Port Arthur	12·43	6·10	18·53	1·04	19·57
Pictou County (pas de rapport)	....	....	....	....	....
Quebec Ry., Light & Power Co. (Citadelle)	21·04	....	21·04	....	21·04
Quebec Ry., Light & Power Co. (Montgomery)	28·60	9·80	38·40	3·00	41·40
Regina Municipal	32·12	....	32·12	2·15	34·27
Sandwich, Windsor & Amherstburg	41·34	....	41·34	....	41·34
Sarnia	8·25	....	8·25	1·00	9·25
Sherbrooke	9 00	....	9 00	0 53	9·53
Sudbury, Copper Cliff Suburban	6·24	....	6·24	....	6·24
Shawinigan Falls	3·75	....	3·75	....	3·75
St. Thomas	7·00	....	7·00	0·50	7·50
Suburban Rapid Transit	21·02	....	21·02	....	21·02
Saskatoon Municipal	12·63	3·53	16·16	0·12	16·28
Schomberg & Aurora Railway	14·40	....	14·40	....	14·40
Toronto	60·69	58·36	119·05	8·38	127·43

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

ÉLECTRIQUES.

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1917.

Milles parcourus.				Voyageurs transportés.			Mar. transp.
Voies affermées.	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures mar., postes et messag.	Total des milles parcourus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspondances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.
...	199,303	...	199,303	1,229,753	23,582	1,253,335	...
...	34,600	...	34,600	185,055	...	185,055	...
...	239,591	37,188	276,779	1,218,383	...	1,218,383	168,617
...	305,878	...	305,878	839,375	48,876	888,251	...
...	328,013	37,766	365,779	624,560	...	624,560	6,026
...	402,990	...	402,990	1,625,146	...	1,625,146	180
145·25	11,313,210	1,145,515	12,458,725	43,234,384	6,546,247	49,780,631	327,559
...	183,960	...	183,960	758,065	17,092	775,157	...
...	2,573,993	13,240	2,587,233	13,909,238	3,528,472	17,437,710	7,707
...	6,388	...	6,388	4,097	...	4,097	...
19·03	676,894	19,187	696,081	4,643,990	79,037	4,723,027	...
...	250,000	218,705	468,705	348,774	...	348,774	106,390
...	203,867	19,406	223,273	438,996	...	438,996	93,318
...	1,881,839	24,083	1,905,922	10,148,382	1,302,478	11,450,860	260
...	629,688	...	629,688	2,672,114	438,433	3,110,547	...
...	228,000	4,700	232,700	1,097,503	186,861	1,284,364	14,000
...	1,380,474	...	1,380,474	8,935,380	732,959	9,668,339	...
...	157,464	...	157,464	935,628	...	935,628	361
...	368,729	27,771	396,500	660,420	...	660,420	40,113
...	2,783,918	...	2,783,918	16,542,136	4,370,229	20,912,365	...
...	489,658	13,809	503,467	1,322,615	...	1,322,615	29,026
1·82	790,695	26,321	817,016	3,102,929	111,000	3,213,929	8,583
...	283,129	...	283,129	2,121,868	...	2,121,868	...
...	199,680	...	199,680	1,055,982	149,098	1,205,080	...
...	268,659	...	268,659	991,678	42,469	1,034,147	...
...	424,439	10,998	435,437	2,061,998	338,172	2,400,170	2,260
...	1,932,316	...	1,932,316	11,234,977	1,750,125	12,985,102	...
...	...	...	...	333,669	...	333,669	6,500
...	440,315	403,747	844,062	726,799	...	726,799	471,114
...	296,130	646,483	942,613	373,299	...	373,299	55,512
...	100,838	...	100,838	414,781	...	414,781	...
...	...	...	...	179,974,549	63,451,272	243,425,821	...
27·83	657,263	110,655	767,918	2,057,574	124,125	2,181,699	10,450
...	445,814	...	445,814	2,347,484	...	2,347,484	...
...	61,594	...	61,594	323,148	...	323,148	...
...	262,221	...	262,221	1,335,579	...	1,335,579	...
...	1,319,671	142,105	1,461,776	5,643,150	89,419	5,732,569	405,051
...	87,834	...	87,834	693,843	...	693,843	...
13·26	251,516	...	251,516	1,297,298	...	1,297,298	5,982
...	56,210	33,928	90,138	286,486	...	286,486	213,888
...	4,913,611	...	4,913,611	28,286,233	9,428,744	37,714,977	...
...	437,896	...	437,896	1,550,610	413,543	1,964,153	...
...	650,885	...	650,885	2,624,461	328,930	2,953,391	...
...	2,277,121	...	2,277,121	13,165,318	2,997,308	16,162,626	...
...	473,406	...	473,406	1,947,667	...	1,947,667	...
...	931,340	11,822	943,162	4,914,140	635,656	5,549,796	25.618
9·45	1,163,765	...	1,163,765	6,988,361	1,098,026	8,086,387	...
...	204,244	4,952	209,196	1,270,288	104,340	1,374,628	207,801
...	390,681	...	390,681	1,237,760	197,563	1,435,323	...
...	54,626	...	54,626	251,053	...	251,053	...
...	...	...	...	...	...	...	22,398
...	...	...	...	436,332	...	436,332	...
...	578,130	...	578,130	1,189,190	67,778	1,256,968	640
...	757,734	...	757,734	3,624,268	644,758	4,269,026	...
...	52,296	...	52,296	36,931	...	36,931	9,706
...	20,585,398	...	20,585,398	152,782,659	60,821,816	213,604,475	...
...	489,546	12,811	502,357	3,534,616	219,079	3,753,695	866

TABLEAU 1—Sommaire des chemins, milles parcourus

Nom du chemin de fer.	Voies.				
	Long. de chem., première voie principale.	Longueur de seconde voie principale.	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies de déviation et de garage.	Total calculé comme voie simple.
Toronto Suburban	18·79	....	18·79	0·35	19·14
Toronto & York Radial	72·17	....	72·17	9·83	82·00
Trois-Rivières Traction Company	7·10	....	7·10	0·50	7·60
Toronto Civic Railway	9·75	9·75	19·50	1·04	20·54
Winnipeg	110·20	....	110·20	....	110·20
Windsor, Essex & Lake Shore	36·17	1·13	27·30	1·85	29·15
Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	40·69	....	40·69	....	40·69
Yarmouth	3·00	....	3·00	....	3·00
Total	1,743·54	345·72	2,089·26	188·70	2,277·90

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1917—*Fin.*

	Milles parcourus.			Vopageurs transportés.			Mar. transp.
Voies affermées.	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures mar., postes et messag.	Total des milles parcourus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspondances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.
....	1,587,399	108,746	1,696,145	6,688,327	....	6,688,327	48,409
....	328,199	....	328,199	1,150,050	239,406	1,389,456	....
....	1,334,650	....	1,334,650	14,696,841	....	14,696,841	....
....	10,362,151	....	10,362,151	53,679,757	18,887,866	72,567,623	....
....	302,514	99,202	401,716	701,066	4,776	705,842	40,630
....	420,663	....	420,663	697,594	....	697,594	4,574
....	86,870	....	86,870	237,390	....	237,390	....
216·64	80,899,906	3,173,140	84,073,046	629,441,997	179,419,535	808,861,532	2,333,539

TABLEAU 2—Sommaire du capital pour l'année expirée le 30 juin 1917.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Actions.	Obligations.	Capital total.
		$	$	$
1	Berlin & Waterloo	....	146,963	146,963
2	Berlin & Northern	17,800	2,400	20,200
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	125,000	426,000	551,000
4	Brandon Municipal	....	450,000	450,000
5	Brantford & Hamilton	300,000	660,000	960,000
6	Brantford Municipal	....	270,000	270,000
7	British Columbia	9,173,000	7,068,138	16,241,138
8	Calgary Municipal	....	2,365,173	2,365,173
9	Canadian Resources Development	486,000	....	486,000
10	Cape Breton (a)	1,359,000	1,096,000	2,455,000
11	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	760,600	694,500	1,445,100
12	Cornwall	200,000	....	200,000
13	Edmonton Interurban	600,000	....	600,000
14	Edmonton Radial	....	3,067,947	3,067,947
15	Fort William Terminal Railway & Bridge Co	125,000	....	125,000
16	Fort William	....	1,112,000	1,112,000
17	Grand Valley	1,100 000	688,800	1,788,800
18	Guelph Radial	193,000	....	193,000
19	Halifax Tramway (a)	1,400,000	....	1,400,000
20	Hamilton and Dundas	100,000	100,000	200,000
21	Hamilton, Grimsby & Beamsville	235,000	150,000	385,000
22	Hamilton Radial	111,150	160,000	271,150
23	Hamilton Street	1,205,000	420,000	1,625,000
24	Hull	292,000	....	292,000
25	International Transit Co	150,000	180,000	330,000
26	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	83,100	99,250	182,350
27	Lake Erie & Northern	1,500,000	1,600,000	3,100,000
28	Lethbridge Municipal	....	463,439	463,439
29	Lévis, comté de	422,900	151,100	574,000
30	London Street	572,680	605,000	1,177,680
31	London & Lake Erie	2,000,000	840,000	2,840,000
32	London & Port Stanley	....	900,000	900,000
33	Moncton Tramways (a)	1,125,400	304,000	1,429,400
34	Montreal Tramways	3,394,300	35,608,153	39,002,453
35	Montréal & Southern Counties	1,000,000	....	1,000,000
36	Moosejaw	760,372	35,000	795,372
37	Nelson	....	81,000	81,000
38	Niagara Falls, Park & River	....	600,000	600,000
39	Niagara, St. Catharines & Toronto	925,000	1,098,000	2,023,000
40	Niagara, Welland & Lake Erie	250,000	52,000	302,000
41	Nipissing-Central	530,000	....	530,000
42	Oshawa	40,000	18,452	58,452
43	Ottawa	1,876,900	425,000	2,301,900
44	Peterborough Radial	100,000	....	100,000
45	Pictou County	300,000	300,000	600,000
46	Port Arthur	....	863,200	863,200
47	Quebec Ry., Light & Power Co. (a)	3,250,000	2,503,434	5,753,434
48	Regina	....	1,675,000	1,675,000
49	Sandwich, Windsor & Amherstburg	297,000	600,000	897,000
50	Sarnia	90,000	90,000	180,000
51	Saskatoon	....	725,000	725,000
52	Shawinigan Falls Terminal	300,000	150,000	450,000
53	Sherbrooke (a)	1,127,000	1,126,700	2,253,700
54	St-Jean	800,000	1,000,000	1,800,000
55	St. Stephen	100,000	100,000	200,000
56	St. Thomas	85,028	....	85,028
57	Suburban Rapid Transit	100,000	500,000	600,000
58	Sudbury & Copper Cliff	162,600	75,000	237,600
59	Sydney & Glace Bay	500,000	389,000	889,000
60	Schomberg & Aurora	250,000	300,000	550,000
61	Trois-Rivières Traction	250,700	415,000	665,700
62	Toronto	12,000,000	4,684,633	16,684,633
63	Toronto Suburban	1,500,000	2,628,000	4,128,000
64	Toronto & York Radial	2,000,000	1,640,000	3,640,000
65	Toronto Civic	....	2,082,737	2,082,737
66	Windsor, Essex & Lake Shore	750,000	750,000	1,500,000
67	Winnipeg (a)	13,380,000	5,000,000	18,380,000

(a) Représente toutes les divisions de la compagnie.

TABLEAU 2—Sommaire du capital pour l'exercice terminé le 30 juin 1917—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Actions.	Obligations.	Capital total.
		$	$	$
68	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	500,000	653,200	1,153,200
69	Windsor & Tecumseh	100,000	189,000	289,000
70	Yarmouth	250,990	250,000	500,990
	Totaux finaux	70,606,520	90,628,219	161,234,739

TABLEAU 3—Sommaire des recettes brutes d'exploitation

N°	Nom du chemin de fer.	Recettes des voitures.				
		Voyageurs.	Marchandises.	Postes, messageries.	Autres recettes.	Total des recettes des voitures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	49,236 37	1,749 50	....	241 87	51,227 74
2	Berlin and Northern	7,402 20	....	197 25	44 75	7,644 20
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	95,898 36	116,552 98	13,830 31	217 43	226,499 08
4	Brandon Municipal	36,676 60	....	....	200 00	36,876 60
5	Brantford and Hamilton	141,458 91	21,607 85	691 20	757 15	164,515 11
6	Brantford Municipal	97,306 12	2,592 76	....	....	99,898 88
7	British Columbia	2,234,657 07	466,076 07	....	....	2,700,733 14
8	Calais Street	37,678 80	....	....	....	37,678 80
9	Calgary	563,621 05	9,366 95	....	3,428 00	576,416 00
10	Canadian Resources Development	204 85	....	....	....	204 85
11	Cape Breton	232,186 56	....	9,235 65	940 20	242,362 41
12	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	66,798 95	57,168 57	2,682 42	543 15	127,193 09
13	Cornwall	19,448 20	11,770 62	832 41	....	32,051 23
14	Edmonton Radial	483,145 35	486 12	....	5,520 50	489,151 97
15	Fort William	115,873 66	....	350 00	574 50	116,798 16
16	Guelph Radial	42,865 71	3,229 59	....	....	46,095 30
17	Halifax Tramways	388,494 05	....	....	....	388,494 05
18	Hamilton and Dundas	68,821 02	158 99	1,020 05	978 35	70,978 41
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	87,142 86	28,084 45	8,670 22	894 70	124,792 23
20	Hamilton Street	735,906 20	....	....	1,322 34	737 228 54
21	Hamilton Radial	148,157 56	12,368 72	309 85	478 10	161,314 23
22	Hull	165,721 13	27,301 91	3,197 16	....	196,220 20
23	International Transit Co	86,879 45	5 00	....	....	86,884 45
24	Kingston, Portsmouth & Cararaqui	48,766 36	....	....	....	48,766 36
25	Lethbridge Municipal	46,502 29	....	....	86 80	46,589 09
26	Lévis, comté de	90,441 60	3,618 08	350 00	....	94,409 68
27	London Street	411,007 49	....	1,503 26	320 56	412,831 31
28	London and Lake Erie	36,703 51	13,629 93	9,648 76	....	59,982 20
29	London and Port Stanley	147,470 44	147,826 72	4,340 84	1,501 67	301,139 67
30	Lake Erie and Northern	108,784 56	47,030 04	12,220 35	93 93	168,128 88
31	Moncton Tramways	16,683 36	....	....	....	16,683 36
32	Montreal Tramways	7,374,295 79	....	....	351,203 09	7,725,498 88
33	Montreal and Southern Counties	230,232 26	11,758 62	6,388 04	10,412 75	258,791 67
34	Moosejaw	102,059 80	....	....	....	102,059 80
35	Nelson	13,778 10	....	....	....	13,778 10
36	Niagara Falls, Park and River	132,753 92	....	720 64	1,729 33	135,203 89
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	445,947 57	243,939 07	14,400 82	48,793 20	753,080 66
38	Niagara, Welland & Lake Erie	31,771 27	2 96	....	....	31,774 23
39	Nipissing-Central	83,986 74	11,963 43	....	1,210 98	97,161 15
40	Oshawa	14,324 31	113,129 30	10,618 46	856 89	138,928 96
41	Ottawa	1,185,247 19	....	....	4,368 12	1,189,615 31
42	Peterborough Radial	67,715 80	....	....	....	67,715 80
43	Port Arthur	112,532 49	....	....	242 42	112,774 91
44	Picton County	....	....	....	....	....
45	Quebec Ry., Lt. & Power Co. (Citad.)	549,356 90	Dr. 166 50	198 12	9,212 37	558,600 89
46	" " (Montmorency)	204,586 05	....	6,107 46	11,326 83	222,020 34
47	Regina Municipal	207,563 34	7,157 46	....	3,780 75	218,501 55
48	Sandwich, Windsor & Amherstburg	339,252 97	7,348 15	735 00	595 22	347,931 34
49	Sarnia	55,621 21	6,234 03	5,026 51	....	66,881 75
50	Sherbrooke	54,292 55	....	....	55 00	54,347 55
51	Sudbury, Copper Cliff Suburban	25,980 95	....	....	....	25,980 95
52	Shawinigan Falls	....	44,797 00	....	....	44,797 00
53	St. Thomas	16,616 64	....	....	....	16,616 64
54	Suburban Rapid Transit	50,180 22	3,615 60	1,315 00	70 00	55,180 82
55	Saskatoon	182,075 98	....	....	836 40	182,912 38
56	Schomberg & Aurora Railway	9,844 53	7,242 95	....	....	17,087 48
57	Toronto	5,989,881 95	....	....	....	5,989,881 95
58	Toronto Suburban	168,895 15	1,076 43	1,994 02	....	171,965 60
59	Toronto and York Radial	503,054 12	70,466 70	5,510 41	....	579,031 23
60	Trois-Rivières Traction Co	58,129 25	5 95	233 56	127 00	58,495 76
61	Toronto Civic Railway	248,389 92	....	....	....	248,389 92
62	Winnipeg	2,084,516 73	....	5,235 45	427 92	2,090,180 10
63	Windsor, Essex and Lake Shore	144,319 54	32,047 26	3,008 27	550 51	179,925 58
64	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	112,038 77	16,676 34	1,429 97	175 25	130,320 33
65	Yarmouth	10,399 71	....	400 00	284 15	11,083 86
	Total	27,621,582 36	1,547,919 60	132,401,46	464,402,18	29,766,30[illegible]

pour l'année expirée le 30 juin 1917.

Recettes diverses.							Total, recettes brutes d'exploitation.	Numéro.
Publicité.	Loyer de terrains ou bâtiments.	Loyer de voies.	Loyer de matériel.	Vente de force motrice.	Autres recettes diverses.	Total des recettes diverses.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
800 00		1,486 68	34 95	1,873 49	250 76	4,445 88	55,673 62	1
150 00	168 50					318 50	7,962 70	2
	498 76	600 00		336 94	10 19	1,445 89	227,944 97	3
446 75						446 75	37,323 35	4
	5,960 19		379 24			6,339 43	170,854 54	5
1,620 00	580 00					2,200 00	102,098 88	6
							2,700,733 14	7
150 00				3,880 69	702 11	4,732 80	42,411 60	8
8,926 41					123 75	9,050 16	585,466 16	9
							204 85	10
999 98	25 00				5 00	1,029 98	243,392 39	11
385 45	324 92		700 00	4 00	5,666 90	7,081 27	134,274 36	12
464 00				92 00	1,835 84	2,391 84	34,443 07	13
4,479 41	720 00	47 97			2,718 16	7,965 54	497,117 51	14
600 00					54 55	654 55	117,452 71	15
425 75	352 33					778 08	46,873 38	16
2,922 33	978 55				6,710 66	10,611 54	399,105 59	17
100 00	247 25	2,795 68	506 74			3,649 67	74,628 08	18
350 00	2,502 00		5,591 47			8,443 47	133,235 70	19
725 00	1,903 29		1,492 22			4,120 51	741,349 05	20
300 00	896 50		8,232 23			9,428 73	170,742 96	21
1,075 00		306 00	184 05			1,565 05	197,785 25	22
1,467 13					52,274 26	53,741 39	140,625 84	23
400 00	3,043 61				220 00	3,663 61	52,429 97	24
698 70	720 00				532 49	1,951 19	48,540 28	25
660 00						660 00	95,069 68	26
3,033 60	148 00				353 52	3,532 12	416,366 43	27
500 00					34 71	534 71	60,516 91	28
	3,257 03	6,071 92			6,216 59	15,545 54	316,685 21	29
	402 75		679 50			1,082 25	169,211 13	30
200 00						200 00	16,883 36	31
							7,725,498 88	32
1,436 77	467 26		1,400 00	1,884 00	252 11	5,440 14	264,231 81	33
846 45					2,076 68	2,923 13	104,982 93	34
64 50					249 57	314 07	14,092 17	35
1,129 16	278 37		2 49	781 51	8 80	2,200 33	173,404 22	36
225 28	823 48				2,460 61	3,509 37	756,590 03	37
237 15						237 15	32,011 38	38
625 00		229 00			874 25	1,728 25	98,889 40	39
240 00	1,256 44				5,411 00	6,907 44	145,836 40	40
3,175 00	727 10			375 84	387 87	5,115 81	1,194,731 12	41
476 67					33 05	509 72	68,225 52	42
711 00			178 71	300 00	645 29	1,835 00	114,609 91	43
								44
2,242 48					110 45	2,352 93	560,953 82	45
	1,690 55				5,399 05	7,089 60	229,109 94	46
3,767 23					1,095 31	4,862 54	223,364 09	47
1,040 00				32,581 51	2,263 32	35,884 83	383,816 17	48
400 00					3,071 53	3,471 53	70,353 28	49
557 00					429 33	986 33	55,333 88	50
							25,980 95	51
					503 21	503 21	45,300 21	52
328 25					436 97	765 22	17,381 86	53
		9,063 68	62 50			9,126 18	64,307 00	54
1,540 00	76 00				732 73	2,348 73	185,261 11	55
							17,087 48	56
25,000 00	1,778 41		2,187 54		62,756 94	91,722 89	6,081,604 84	57
507 25			1,345 00	32,509 53	990 12	35,351 90	207,317 50	58
1,300 00	1,016 00				27,620 50	29,936 50	608,967 73	59
465 50					1,314 38	1,779 88	60,275 64	60
1,116 00						1,116 00	249,505 92	61
9,502 50		500 04	1,800 00		1,361 41	13,163 95	2,103,344 05	62
560 00	100 00				223 54	883 54	180,809 12	63
600 00		1,000 00				1,600 00	131,920 33	64
				5,645 71	24,432 61	30,078 32	41,162 18	65
89,972 70	30,942,29	22,100 97	24,776 64	80,265 22	223,300 12	471,357 94	30,237,663 54	

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Entretien—Voies et structures.			
		Entretien de voies et chaussées.	Entretien de lignes électriques.	Entr. des bâtim. et aménag.	Total, voies et structures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	3,539 44	369 85	10 75	3,920 04
2	Berlin and Northern	324 41	....	12 38	336 79
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	12,929 79	2,157 84	2,484 76	17,572 39
4	Brandon Municipal	226 92	155 69	3 26	385 87
5	Brantford and Hamilton	20,191 32	2,464 84	192 62	22,848 78
6	Brantford Municipal	3,361 72	1,359 56	120 42	4,841 70
7	British Columbia	130,248 47	44,289 35	2,041 90	176,579 72
8	Calais Street	4,556 34	1,128 88	56 41	5,741 63
9	Calgary	6,702 26	3,014 98	639 37	10,356 61
10	Canadian Resources Development	....	....	....	....
11	Cape-Breton	14,654 83	3,848 99	1,089 08	19,592 90
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	11,824 39	524 79	2,022 25	14,371 43
13	Cornwall	3,440 30	213 25	....	3,653 55
14	Edmonton Radial	11,008 04	1,841 74	1,001 74	13,851 52
15	Fort William	4,004 85	1,160 94	1,503 94	6,669 73
16	Guelph Radial	3,218 12	539 58	....	3,757 70
17	Halifax Tramways	19,957 73	2,706 09	993 45	23,657 27
18	Hamilton and Dundas	9,133 12	1,270 98	77 71	10,481 81
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	14,243 05	3,694 91	875 48	18,813 44
20	Hamilton Street	12,678 49	7,617 98	409 58	20,706 05
21	Hamilton Radial	14,583 26	2,267 40	418 22	17,268 88
22	Hull	10,803 70	3,286 28	474 13	14,564 11
23	International Transit Co	740 12	76 06	30 45	846 63
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	2,945 70	181 75	172 35	3,299 80
25	Lethbridge Municipal	3,954 86	516 56	725 52	5,196 94
26	Lévis, comté de	5,764 84	687 60	399 97	6,852 41
27	London Street	30,285 53	6,637 63	589 31	37,512 47
28	London and Lake Erie	7,980 43	685 94	423 46	9,089 83
29	London and Port Stanley	14,400 86	29,500 58	60 78	43,962 22
30	Lake Erié and Northern	33,889 98	7,401 36	282 51	41,573 85
31	Moncton Tramways	553 39	283 61	62 69	899 69
32	Montréal Tramways	....	....	....	....
33	Montréal and Southern Counties	26,478 27	3,990 50	1,126 79	31,595 56
34	Moosejaw	4,728 29	308 91	269 98	5,307 18
35	Nelson	1,203 22	566 36	43 00	1,812 58
36	Niagara Falls, Park and River	23,202 10	3,471 58	1,009 03	27,682 71
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	49,016 44	8,565 15	12,363 99	69,945 58
38	Niagara, Welland and Lake Erie	208 65	....	1 00	209 65
39	Nipissing Central	9,722 64	1,087 00	1,158 79	11,968 43
40	Oshawa	9,137 51	488 59	995 68	10,621 78
41	Ottawa	27,585 23	27,015 90	1,196 51	55,797 64
42	Peterborough Radial	1,749 46	247 12	98 88	2,095 46
43	Port Arthur	10,227 52	1,921 23	485 32	12,634 07
44	Pictou County	....	....	....	....
45	Québec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	19,321 93	7,856 38	905 17	28,083 48
46	" " " (Montmorency)	15,416 03	3,670 97	2,682 64	21,769 64
47	Regina Municipal	3,987 67	3,081 73	161 19	7,230 59
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	23,116 10	6,092 72	259 07	29,467 89
49	Sarnia	5,515 08	283 55	361 51	6,160 14
50	Sherbrooke	3,448 71	1,297 37	5,242 27	5,270 35
51	Sudbury, Copper Cliff Suburban	796 60	17 93	119 31	933 84
52	Shawinigan Falls	4,895 91	1,770 76	2,283 45	8,950 12
53	St. Thomas	246 59	....	....	246 59
54	Suburban Rapid Transit	5,736 15	1,344 22	67 39	7,147 76
55	Saskatoon	6,267 93	531 91	1,240 59	8,040 43
56	Schomberg and Aurora Railway	5,691 57	60 09	247 03	5,998 69
57	Toronto	75,189 77	42,464 27	11,369 24	129,023 28
58	Toronto Suburban	10,721 01	2,786 61	181 84	13,689 46
59	Toronto and York Radial	36,531 77	9,203 28	3,890 87	49,625 92
60	Trois-Rivières Traction Co	1,078 71	718 66	11 25	1,808 62
61	Toronto Civic Railway	2,840 56	804 45	851 00	4,496 01
62	Winnipeg	49,819 86	12,206 42	2,730 22	64,756 50
63	Windsor, Essex and Lake Shore	11,542 72	3,292 84	665 12	15,500 68
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	11,750 62	384 43	283 94	12,418 99
65	Yarmouth	360 65	27 79	16 80	405 24
	Total	869,681 53	275,443 73	64,775 36	1,209,900 62

pour l'année expirée le 30 juin 1917.

Entretien—Matériel.							
Entretien du matériel à vapeur.	Entretien du matériel électrique.	Entretien des voitures.	Entr. du matériel élect. des voitures.	Entretien du matériel divers.	Dépenses diverses des ateliers.	Total du matériel.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	727 45	3,429 36	3,677 11	564 94	319 76	8,718 62	1
		88 96				88 96	2
141 48	960 60	745 30	5,007 44	871 40		7,726 22	3
		491 65	267 06	127 67	1 52	887 90	4
	1,223 05	4,524 92	6,009 22	4,862 64		16,619 83	5
		1,519 42				1,519 42	6
	16,367 27	102,427 21	44,827 39	903 22	8,527 79	173,052 88	7
	328 19	1,355 47	501 12		53 26	2,238 04	8
		33,030 39	12,772 06	125 51	2,225 98	48,153 94	9
		62 92				62 92	10
	2,883 16	8,368 88	5,440 92	1,006 13	927 70	18,626 79	11
		2,492 02	1,938 98	1,564 41	132 67	6,128 08	12
		2,098 81	1,365 39			3,464 20	13
		26,831 15	12,044 87	1,082 14	3,259 15	43,217 31	14
	123 74	6,630 82	5,543 46	300 47	1,938 74	14,537 23	15
		2,255 07	2,585 90	285 29		5,126 26	16
		15,212 90	9,579 17	3,171 88	1,843 51	29,807 46	17
		919 86	356 86	7,647 53		8,924 25	18
	1,206 98	11,226 47	5,795 03		3,801 58	22,030 06	19
			36,846 19	27,924 90		64,771 09	20
		7,820 00	3,250 44			11,070 44	21
			24,698 59			24,698 59	22
	443 50	2,520 55	2,319 01	608 21		5,891 27	23
	168,70	3,525 34		18 77		3,712 81	24
		4,054 69	1,535 44	150 21	125 45	5,865 79	25
	85 19	11,738 81	7,412 18	2,550 80	1,820 13	23,607 11	26
		31,206 05	13,016 03	2,869 77		47,091 85	27
	2,725 48	9,219 97				11,945 45	28
		15,676 40	6,263 62	106 56	4,213 28	26,259 86	29
	940 50	830 25	3,364 35	860 35	21 00	6,016 45	30
		3,063 53	735 98	26 18	305 20	4,130 89	31
							32
	124 35	10,358 33	6,793 84	1,633 38		18,910 10	33
	519 42	3,339 75	30 42	44 17	95 50	4,029 26	34
	164 71	1,045 09				1,209 80	35
	58 40	1,944 08	454 48	29 63		2,486 59	36
	628 46	31,055 03	50,078 30	215 78	2,588 68	84,566 25	37
	47 52	1,233 81	162 76	18 15		1,462 24	38
	236 95	5,153 35	3,581 69	206 06	914 24	10,092 29	39
		1,785 07	2,416 12	915 66	5 00	5,121 85	40
6,830 04	2,086 70	35,355 98	22,864 62	3,289 33	489 02	70,915 69	41
	104 80	3,037 69	1,691 05	25 30		4,858 84	42
	28 62	6,043 80	2,809 14	6 55	1,430 32	10,318 43	43
							44
		18,540 51	12,489 41	1,709 07	29 77	32,768 76	45
77 47	86 00	7,531 89	14,218 98	77 46	635 89	22,627 69	46
		8,975 78	4,227 32		3,314 64	16,517 74	47
	963 27	12,318 45	11,302 50	88 15		24,672 37	48
			2,970 32		185 31	3,155 63	49
	767 64	671 15	1,879 00	157 46		3,475 25	50
		287 44	41 65		167 70	496 79	51
				350 05		350 05	52
		1,711 72	1 80		207 32	1,920 84	53
	474 09					474 09	54
	994 20	8,177 05	2,043 32	4,798 34		16,012 91	55
	200 19	21 12		79 63		300 94	56
16,833 52	16,341 43	156,882 90	129,014 56	37,577 67	31,188 28	387,838 36	57
		2,896 35	1,732 91	26 65	444 42	5,100 33	58
141 43	2,897 84	26,956 11	26,065 58	15,547 76	103 08	71,711 80	59
		4,900 34	735 35	405 55	207 42	6,248 66	60
		12,947 58	3,079 18	11 53	464 44	16,500 73	61
	943 31	89,875 52	46,477 16	1,141 67	8,622 14	147,059 80	62
1,714 43		9,618 20	6,367 24	474 82		18,174 69	63
	474 76	5,186 21	4,158 51		7 87	9,827 35	64
154 46	58 51	519 01	550 46	130 49		1,412 93	65
25,892 83	56,385 18	781,736 48	575,391 48	126,589 29	80,615 76	1,646,611 02	

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Mise en activité du matériel			
		Salaires, matériel de force motrice.	Combustible pour force motrice.	Eau pour force motrice.	Huile et chiffons pour force motrice.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo				
2	Berlin and Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	2,166 43	1,545 00		362 50
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton	4,154 12			
6	Brantford Municipal				
7	British Columbia	4,670 57		7,829 15	
8	Calais Street	1,576 43	1,257 96		
9	Calgary				
10	Canadian Resources Development				
11	Cape Breton				
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	8 40			
13	Cornwall	1,500 00	905 07	120 00	
14	Edmonton Radial				
15	Fort William	1,465 24			37 64
16	Guelph Radial				
17	Halifax Tramways	6,171 40	20,297 60	896 40	516 00
18	Hamilton and Dundas				
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	4,171 50			
20	Hamilton Street				
21	Hamilton Radial				
22	Hull				
23	International Transit Co				
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
25	Lethbridge Municipal				
26	Lévis, comté de	901 00			37 14
27	London Street				
28	London and Lake Erie				
29	London and Port Stanley				
30	Lake Erie and Northern				362 81
31	Moncton Tramways				
32	Montreal Tramways				
33	Montreal and Southern Counties	7,157 93			
34	Moose-Jaw	5,062 78	9,607 89	159 51	1,024 06
35	Nelson	485 25			
36	Niagara Falls, Park and River	6,437 92			22 36
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	10,190 92			
38	Niagara, Welland and Lake Erie				
39	Nipissing-Central	2,204 80			
40	Oshawa	1,824 19			
41	Ottawa	34,097 34	144 84	3,141 84	95 82
42	Peterborough Radial				
43	Port Arthur				
44	Pictou County				
45	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadelle)				
46	" " " (Montmorency)	1,321 27			
47	Regina Municipal				
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	6,680 14	3,639 29		642 37
49	Sarnia				
50	Sherbrooke				
51	Sudbury, Copper Cliff Suburban	525 00			
52	Shawinigan Falls				
53	St. Thomas				
54	Suburban Rapid Transit	2,765 80			
55	Saskatoon				
56	Schomberg and Aurora Railway	1,065 48	1,740 63		
57	Toronto	31,974 28	5,982 26	79 46	139 82
58	Toronto Suburban	1,572 63			
59	Toronto and York Radial	16,544 67	7,332 19		310 09
60	Trois-Rivières Traction Co				
61	Toronto Civic Railway				
62	Winnipeg				
63	Windsor, Essex and Lake Shore	4,049 50	13,396 87		
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	5,132 27			
65	Yarmouth	3,596 41	20 96		36 41
	Total	169,473 67	65,870 56	12,226 36	3,587 02

pour l'année expirée le 30 juin 1917.—*Suite.*

de force motrice			Transport—Services des voitures.					
Fournitures et dépenses diverses de f. motrice.	Louage de force motrice.	Total mis en activité de force motrice.	Surintendance des transports.	Salaires des conducteurs.	Salaires des mécaniciens.	Salaires de div. empl. au service des voitures.	Salaires des employés de garage.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	6,063 48	6,063 48	1,400 00	6,379 58	6,379 59	....	....	1
....	1,972 08	1,972 08	....	1,011 95	1,011 95	....	....	2
....	20,560 80	24,634 73	2,280 00	11,881 30	11,885 50	8,008 25	7,783 23	3
....	10,464 60	10,464 60	....	5,870 27	5,870 27	....	3,672 04	4
....	13,405 72	17,559 84	1,170 28	5,894 73	5,894 72	4,655 15	2,418 89	5
....	16,344 64	16,344 64	....	13,296 40	13,296 40	....	3,877 13	6
50,021 43	624,922 09	687,443 24	81,818 39	416,199 52	416,199 51	59,761 32	75,186 25	7
528 03	7,500 00	10,862 42	....	4,480 40	4,489 60	....	2,434 80	8
....	89,128 59	89,128 59	2,765 95	85,657 03	85,657 01	....	5,769 05	9
....	300 00	300 00	....	161 78	161 77	....	....	10
....	23,648 52	23,648 52	3,509 63	20,407 47	20,407 47	2,782 51	4,341 34	11
....	14,201 58	14,209 98	854 93	8,199 90	8,199 91	5,587 18	2,002 22	12
61 80	....	2,586 87	....	5,593 49	5,593 49	791 20	....	13
....	97,460 10	97,460 10	7,552 98	74,372 79	74,372 80	5,612 18	9,596 12	14
44 69	15,258 31	16,805 88	1,412 00	18,588 71	16,851 68	....	5,854 53	15
....	7,845 60	7,845 60	320 00	6,351 14	6,351 14	....	....	16
4,597 00	....	32,478 40	750 00	42,371 93	42,371 92	5,544 71	9,040 25	17
....	7,546 97	7,546 97	578 40	6,402 05	6,402 05	16 85	167 82	18
....	12,654 51	16,826 01	1,121 13	8,656 19	8,656 19	7,909 74	955 19	19
....	69,308 83	69,308 83	15,166 51	85,913 25	85,913 24	....	6,947 05	20
....	20,045 07	20,045 07	2,607 48	13,705 90	13,705 91	2,899 15	1,225 30	21
....	16,784 47	16,784 47	....	22,113 38	22,113 38	....	....	22
....	10,999 98	10,999 98	781 50	9,325 46	8,911 70	....	2,591 44	23
....	4,312 90	4,312 90	....	5,834 75	5,561 54	5,425 82	....	24
....	14,697 35	14,697 35	444 00	5,170 10	5,170 11	....	....	25
....	10,976 36	11,914 50	1,440 00	11,813 66	12,111 92	....	3,060 99	26
....	36,884 41	36,884 41	7,399 54	60,954 45	61,510 74	6,230 50	6,992 92	27
....	13,389 61	13,389 61	1,905 40	7,793 59	7,793 59	....	....	28
....	40,295 50	40,295 50	6,594 04	9,912 04	19,149 19	....	5,410 28	29
6,207 32	25,214 85	31,784 98	1,336 66	6,328 55	6,424 16	1,794 34	1,281 06	30
....	3,915 00	3,915 00	600 00	2,319 85	2,319 75	570 85	....	31
....	....	....	....	....	....	....	....	32
898 31	33,999 80	42,056 04	9,412 15	18,600 82	18,600 82	....	....	33
1,129 74	....	16,983 98	476 00	18,541 37	18,541 37	2,936 36	3,089 45	34
....	....	485 25	1,500 00	3,151 25	3,381 45	....	360 10	35
173 86	75 00	6,709 14	4,308 11	10,331 83	10,365 07	178 64	3,258 45	36
....	36,723 86	46,914 78	16,721 67	58,714 27	58,714 27	31,947 96	9,229 98	37
....	1,693 49	1,693 49	150 00	3,016 38	2,915 62	....	186 53	38
118 29	14,673 75	16,996 84	1,496 02	10,393 48	10,393 49	63 90	2,188 18	39
....	7,799 46	9,623 65	2,033 70	7,801 67	7,801 67	9,000 00	950 00	40
790 15	22,588 66	60,858 65	....	170,924 40	170,924 40	5,848 81	19,399 57	41
....	3,000 00	3,000 00	18 00	9,959 09	9,733 80	1,308 55	....	42
101 05	19,999 92	20,100 97	2,865 31	16,233 76	16,243 54	3,466 84	....	43
....	....	....	....	....	....	....	....	44
....	37,469 38	37,469 38	12,347 23	73,081 52	73,081 53	1,604 06	15,970 53	45
....	41,250 04	42,571 31	1,355 70	16,789 38	14,667 01	18,967 68	791 61	46
....	48,307 13	48,307 13	3,139 47	39,440 62	39,928 71	2,242 73	7,110 49	47
....	39,486 33	50,808 13	1,620 00	42,740 87	42,740 86	....	9,705 99	48
....	9,344 70	9,344 70	....	6,641 77	6,641 77	....	3,081 34	49
....	6,000 00	6,000 00	890 47	7,274 37	7,303 33	353 84	3,690 30	50
....	1,819 40	2,344 40	997 00	1,545 30	1,514 15	....	502 55	51
....	3,113 10	3,113 10	....	....	....	....	....	52
....	4,243 87	4,243 87	....	7,696 23	7,696 23	....	....	53
303 10	27,554 24	30,623 14	1,377 37	18,927 57	18,273 07	1,193 25	....	54
....	29,717 54	29,717 54	4,432 89	28,493 94	28,493 93	....	....	55
30 74	7,800 00	4,636 85	120 00	1,586 15	1,586 14	2,446 67	....	56
430 57	733,235 14	771,841 53	202,894 09	649,827 89	639,150 08	....	....	57
1,311 72	14,667 96	17,552 31	2,132 50	15,925 52	14,865 43	1,380 65	5,820 60	58
216 72	84,000 00	108,403 67	14,312 59	35,915 78	35,915 78	4,695 52	19,496 46	59
....	8,898 17	8,898 17	319 00	5,038 16	5,038 16	....	....	60
....	57,780 27	57,780 27	8,176 47	45,267 78	45,122 48	2,927 07	9,716 85	61
702 41	142,511 77	143,214 18	31,714 58	377,364 45	382,009 05	6,990 90	29,488 76	62
1,318 23	....	18,764 60	1,109 90	7,355 78	7,355 78	16,074 78	....	63
408 27	23,653 06	29,193 60	1,809 25	8,812 98	8,678 38	2,330 16	2,299 05	64
390 71	....	4,044 49	....	1,972 32	1,972 31	....	....	65
69,784 14	2,691,867 96	3,012,809 71	471,538 28	2,702,328 31	2,700,387 88	233,548 12	309,944 69	

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Service			
		Fournitures, service des voitures	Dépenses diverses—Service des voitures.	Louage du matériel.	Sable et nettoyage de la voie.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo		444 40		
2	Berlin and Northern		99 91		
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		16,901 00		
4	Brandon Municipal	794 95	1,765 14		517 71
5	Brantford and Hamilton	2,135 13	2,754 85	1,349 65	
6	Brantford Municipal	8,362 30			
7	British Columbia	13,105 52	79,801 22	18,800 84	8,931 21
8	Calais Street		77 63		
9	Calgary	15,851 03	1,797 30		6,305 49
10	Canadian Resources Development		25 17		
11	Cape Breton	4,374 53			652 03
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie		3,994 12	11,568 69	2 95
13	Cornwall				1,345 33
14	Edmonton Radial		17,239 83		5,763 99
15	Fort William	2,361 11	1,389 20		
16	Guelph Radial		2,733 81		
17	Halifax Tramways	1,548 58	9,627 95		11,613 47
18	Hamilton and Dundas	1,179 81	753 51	6,356 55	
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	2,296 04	1,888 58	9,315 80	
20	Hamilton Street	12,488 34	9,354 15	5,065 68	
21	Hamilton Radial	2,671 20	1,882 89	20,486 65	
22	Hull	1,423 13	1,080 00		
23	International Transit Co		1,428 26		
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
25	Lethbridge Municipal	262 53			1,427 92
26	Lévis, comté de	911 36	3,051 88		449 24
27	London Street		1,891 09		163 89
28	London and Lake Erie				
29	London and Port Stanley		1,164 25	20,638 93	
30	Lake Erie and Northern			409 39	
31	Moncton Tramways	405 04	1,530 41		
32	Montreal Tramways				
33	Montreal and Southern Counties	5,693 61	23,558 53	1,647 15	
34	Moose Jaw		159 29		
35	Nelson	116 83			
36	Niagara Falls, Park and River		832 75		470 79
37	Niagara, St. Catharines and Toronto		23,559 19	47,152 40	
38	Niagara, Welland and Lake Erie	117 74			
39	Nipissing Central	2,052 78	855 68	3,160 95	149 72
40	Oshawa		6,748 71	16,036 57	
41	Ottawa		36,991 25		
42	Peterborough Radial	896 25	324 56		594 17
43	Port Arthur	1,284 87	14 37		
44	Pictou County				
45	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadelle)		13,995 86		3,000 00
46	" " " (Montmorency)		7,826 60		
47	Regina Municipal	6,730 39	386 53		2,313 44
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg				
49	Sarnia		573 50		
50	Sherbrooke		111 93		75 00
51	Sudbury, Copper Cliff Suburban	341 27	99 35		
52	Shawinigan Falls		21,866 77		
53	St. Thomas				
54	Suburban Rapid Transit	99 34	521 96	1,800 00	539 72
55	Saskatoon		10,970 62		
56	Schomberg and Aurora Railway	321 38		548 40	2,191 52
57	Toronto		241,693 67	5,670 91	5,694 53
58	Toronto Suburban	2,155 70	534 38		1,642 09
59	Toronto and York Radial		12,692 21	1,275 42	6,747 27
60	Trois-Rivières Traction Co	608 44	561 30		1,119 29
61	Toronto Civic Railway	6,356 79	414 75		992 70
62	Winnipeg	8,494 52	79,145 18		10,869 77
63	Windsor, Essex and Lake Shore		540 82		
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg		408 93		
65	Yarmouth		410 82		
	Total	105,440 51	648,476 06	171,283 98	73,573 24

pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

des voitures—*Suite.*		En général.						
Enlèvement des neiges et glaces.	Total, service des voitures.	Appointements des hauts fonctionnaires.	Appointements des commis.	Impressions et papeterie.	Dépenses de bureau.	Dépenses de magasin.	Dépenses d'étable.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
158 58	14,762 15	1,000 08	958 48	304 91	308 19	....	....	1
133 25	2,257 06	115 00	1,128 90	....	65 00	....	....	2
2,229 49	60,968 77	5,798 80	19,780 65	1,012 30	1,302 50	....	....	3
591 87	19,082 25	1,393 57	....	10 15	....	....	....	4
890 74	27,164 14	2,120 48	6,873 24	613 36	....	....	5,553 28	5
913 85	39,746 08	....	4,155 36	....	957 43	519 41	....	6
8,444 94	1,178,248 72	20,324 57	64,833 85	5,641 47	17,450 67	5,500 00	3,876 23	7
....	11,482 43	....	....	5 50	....	....	....	8
1,082 10	204,884 96	6,372 60	2,805 00	906 05	892 32	1,191 57	....	9
....	348 72	....	....	....	....	....	....	10
1,842 22	58,317 20	6,363 12	6,804 81	1,046 50	1,424 52	1,033 37	336 86	11
976 05	41,385 95	3,700 05	2,809 30	764 81	819 42	....	....	12
....	13,323 51	....	1,442 79	23 75	....	....	....	13
1,579 50	196,090 19	4,218 65	5,844 75	353 53	832 23	1,621 47	....	14
1,891 08	48,348 31	3,096 50	1,087 50	432 54	58 65	265 99	....	15
....	15,756 09	....	1,247 36	143 28	....	250 02	....	16
10,675 18	133,543 99	9,744 00	1,372 80	....	1,834 40	937 20	1,942 80	17
338 21	22,195 25	1,022 81	3,152 51	178 76	....	....	48 00	18
973 45	41,772 31	1,975 93	6,998 83	685 81	....	....	1,109 72	19
2,909 99	223,758 21	9,447 36	17,663 79	1,174 49	....	....	....	20
1,666 99	60,851 47	2,543 61	7,515 30	537 21	....	....	799 05	21
7,766 67	54,496 56	3,263 98	3,150 18	831 32	974 56	....	....	22
447 18	23,485 54	617 80	804 71	155 72	....	19 10	....	23
498 60	17,320 71	2,929 50	....	98 25	796 09	....	....	24
....	12,474 66	....	1,156 50	114 07	22 73	9 72	....	25
6,352 94	39,191 99	8,249 85	1,352 96	250 34	220 36	....	631 33	26
1,593 65	146,736 78	5,916 65	2,915 09	210 02	1,112 99	1,567 15	417 52	27
....	17,492 58	2,960 00	6,381 10	1,063 98	370 10	....	....	28
....	62,868 73	2,491 41	6,426 95	4,024 42	2,212 70	1,414 84	....	29
2,936 24	20,510 40	3,536 14	12,969 16	....	230 50	....	....	30
....	7,745 90	....	....	....	....	....	2 25	31
....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	77,513 08	....	14,998 56	3,230 28	2,149 68	1,435 36	....	33
894 50	44,638 34	3,000 00	2,687 89	905 03	458 16	....	125 88	34
....	8,509 63	....	....	152 09	60 00	....	....	35
1,828 88	31,574 52	585 28	518 46	190 48	152 99	154 35	198 00	36
7,605 21	253,644 95	10,604 74	18,014 05	5,940 60	2,698 37	....	....	37
148 81	6,535 08	....	639 00	35 75	....	....	....	38
2,009 35	32,763 55	1,048 84	2,131 31	762 23	150 11	....	....	39
....	53,372 32	2,255 00	950 00	195 96	1,879 91	....	653 64	40
29,835 47	433,923 90	22,874 36	5,085 32	1,279 92	957 72	1,841 25	1,208 63	41
355 10	23,189 52	1,133 07	4,852 77	328 92	1,205 40	202 55	....	42
569 62	40,678 31	4,256 49	....	450 14	1,199 97	262 17	....	43
....	....	....	....	....	....	....	....	44
27,283 12	220,363 85	12,303 48	6,151 74	2,080 28	287 51	2,607 14	908 34	45
5,111 15	65,509 13	5,244 88	8,545 10	3,220 67	697 45	....	....	46
1,479 61	102,771 99	2,504 00	5,073 78	166 43	53 07	1,573 38	693 11	47
....	96,807 72	4,800 00	6,000 00	2,334 51	1,320 00	....	....	48
....	16,938 38	1,819 00	1,872 00	397 42	280 69	....	1,887 65	49
2,472 41	22,171 65	....	2,083 05	422 09	583 13	....	315 24	50
....	4,999 62	1,050 00	150 00	99 30	....	....	....	51
....	21,866 77	1,072 57	....	149 03	21 84	....	....	52
....	15,392 46	960 00	240 00	28 80	6 00	....	....	53
836 23	43,568 51	699 90	343 81	123 17	....	....	....	54
....	72,391 38	....	....	493 79	....	61 36	....	55
805 98	9,606 24	....	200 00	4 00	....	....	....	56
6,825 93	1,751,757 09	45,760 28	72,605 41	5,774 52	....	13,372 63	5,659 82	57
1,458 03	45,914 90	4,157 62	2,562 50	415 46	556 01	187 17	429 90	58
5,112 29	136,163 32	7,800 00	9,372 24	1,197 65	3,388 68	2,841 10	....	59
4,371 89	17,056 24	1,392 04	1,927 70	504 58	283 33	2 50	696 79	60
254 85	119,229 74	1,179 64	8,015 80	3,047 65	....	2,488 50	1,377 92	61
8,240 02	934,317 23	28,294 58	21,221 62	3,460 95	7,659 35	3,309 04	7,472 74	62
....	32,437 06	3,531 35	2,755 00	657 16	401 57	494 50	....	63
477 08	24,815 83	3,000 00	7,800 10	74 48	....	....	....	64
....	4,355 45	1,361 60	556 68	133 24	563 99	....	255 00	65
164,868 30	7,581,389 37	281,891 18	398,985 76	58,839 12	58,900 29	44,962 84	36,599 70	

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses en		
		Publicité et attractions.	Dépenses diverses générales.	Dommages.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	135 50	250 00	....
2	Berlin and Northern	....	314 38	....
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	75 00	4,303 36	70 00
4	Brandon Municipal	....	52 28	4 00
5	Brantford and Hamilton	56 57	1,184 41	3,556 34
6	Brantford Municipal	13 50	272 76	564 40
7	British Columbia	6,795 53	29,340 48	43,732 35
8	Calais Street	10 00	3,025 05	....
9	Calgary	224 95	6,774 81	11,528 32
10	Canadian Resources Development	....	....	....
11	Cape Breton	144 28	4,114 65	6,121 90
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	329 39	498 41	2,689 82
13	Cornwall	2,248 07	543 16	89 11
14	Edmonton Radial	3,610 61	2,165 91	15,549 35
15	Fort William	....	14 09	19 85
16	Guelph Radial	....	922 52	326 00
17	Halifax Tramways	25 67	1,849 60	....
18	Hamilton and Dundas	29 55	467 54	1,621 09
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	53 10	1,136 24	3,770 28
20	Hamilton Street	195 70	2,107 58	22,104 82
21	Hamilton Radial	64 90	1,333 58	3,860 71
22	Hull	98 89	4,933 08	3,000 00
23	International Transit Co	....	29,902 79	....
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	248 65	1,397 67	....
25	Lethbridge Municipal	1,184 81	868 97	19 37
26	Lévis, comté de	131 23	2,456 15	729 38
27	London Street	472 65	3,404 83	14,844 45
28	London and Lake Erie	570 02	3,763 70	302 14
29	London and Port Stanley	4,208 92	5,562 48	1,351 31
30	Lake Erie and Northern	....	2,324 23	3,212 14
31	Moncton Tramways	....	120 00	....
32	Montreal Tramways	....	....	....
33	Montreal and Southern Counties	2,795 89	448 38	9,270 47
34	Moose Jaw	18 45	135 75	90 75
35	Nelson	....	....	....
36	Niagara Falls, Park and River	3,974 87	3,663 15	1,764 30
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	6,562 46	13,783 81	24,971 05
38	Niagara, Welland and Lake Erie	....	738 68	7 50
39	Nipissing Central	304 80	77 85	577 79
40	Oshawa	....	....	11 00
41	Ottawa	1,504 88	19,377 79	10,679 47
42	Peterborough Radial	13 75	609 89	123 76
43	Port Arthur	8 95	506 01	10 20
44	Pictou County	....	....	....
45	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	....	5,427 14	2,249 29
46	" " " (Montmorency)	2,120 72	9,186 38	112 33
47	Regina Municipal	1,023 04	186 76	799 75
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	225 25	4,218 46	6,785 01
49	Sarnia	55 25	7,432 82	125 00
50	Sherbrooke	....	9,366 03	....
51	Sudbury, Copper Cliff Suburban	49 60	75 66	....
52	Shawinigan Falls	....	1,155 47	....
53	St-Thomas	....	750 63	....
54	Suburban Rapid Transit	....	264 05	503 00
55	Saskatoon	....	5,195 61	439 50
56	Schomberg and Aurora Railway	....	108 68	....
57	Toronto	11,857 32	54,229 98	89,445 08
58	Toronto Suburban	481 41	2,002 90	184 45
59	Toronto and York Radial	3,436 65	41,177 43	12,000 00
60	Trois-Rivières Traction Co	43 20	1,570 22	177 00
61	Toronto Civic Railway	21 56	64 13	279 91
62	Winnipeg	4,754 54	20,440 97	21,749 19
63	Windsor, Essex and Lake Shore	1,693 49	1,200 00	....
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	....	433 13	91 76
65	Yarmouth	....	1,284 03	....
	Total	61,873 57	320,516 50	321,514 69

pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Fin.*

général—*Fin.*

Fr. de justice se ratt. aux dommages.	Divers frais de justice.	Loyers de terrains et bâtiments.	Loyers de voies et gares terminales.	Assurance.	Total. — Général.	Totaux des frais d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	550 02	....	2,518 52	6,025 70	39,489 99	1
....	....	....	....	311 70	1,934 98	6,589 87	2
....	73 25	174 60	2,470 44	5,080 00	40,140 90	151,043 01	3
....	....	....	....	169 72	1,629 72	32,450 34	4
....	514 74	640 00	8,837 07	795 85	30,745 34	114,937 93	5
....	....	....	....	1,718 80	8,201 66	70,653 50	6
2,187 40	8,200 00	....	14,082 34	10,917 89	232,882 78	2,448,207 34	7
....	....	....	....	773 80	3,814 35	34,138 87	8
....	955 05	1,534 50	....	2,224 95	35,410 12	387,934 22	9
....	....	....	357 42	59 54	416 96	1,128 60	10
....	1,437 42	....	....	1,964 38	30,791 81	150,977 22	11
....	268 39	....	119 45	1,534 44	13,533 48	89,628 92	12
....	10 00	....	....	882 99	5,239 87	28,268 00	13
....	....	....	1,567 89	4,892 94	40,657 33	391,276 45	14
....	17 15	240 00	....	2,583 92	7,816 19	94,177 34	15
....	....	....	....	1,381 66	4,270 84	36,756 49	16
8,526 41	2,650 00	....	....	1,060 00	29,742 88	249,230 00	17
....	208 76	....	5,936 14	131 69	12,796 85	61,945 13	18
....	3,777 92	9,982 99	446 00	843 52	30,780 34	130,222 16	19
....	1,967 68	16,340 16	....	2,345 84	73,347 42	451,891 60	20
....	1,662 37	....	12,485 14	453 80	31,255 67	140,491 53	21
....	....	....	....	3,054 09	19,306 10	129,849 83	22
....	508 63	106 50	....	2,922 35	35,037 60	76,261 02	23
4,138 65	....	....	....	610 89	10,219 70	38,865 92	24
....	214 00	....	....	614 14	4,204 31	42,439 05	25
....	66 05	599 35	....	4,516 81	19,203 81	100,769 82	26
600 00	....	....	....	2,250 51	33,711 86	301,937 37	27
....	....	....	1,658 97	1,193 64	18,263 65	70,181 12	28
....	315 09	....	....	5,961 65	33,969 77	207,356 08	29
....	....	305 84	600 00	1,400 02	24,578 03	124,463 71	30
....	....	....	....	60 00	182 25	16,873 73	31
....	....	....	....	....	....	*4,601,771 84	32
....	8 53	5,143 52	61,141 15	3,539 52	104,161 34	274,236 12	33
4 75	64 28	....	....	2,284 07	9,775 01	80,733 77	34
....	....	....	....	303 15	515 24	12,532 50	35
10 00	1,556 93	†10,000 00	....	1,720 06	24,488 87	92,941 83	36
2,166 05	....	....	....	7,361 90	92,103 03	547,174 59	37
....	88 00	120 00	100 00	892 43	2,621 36	12,521 82	38
30 90	....	....	732 87	436 12	6,252 82	78,073 93	39
....	....	....	1,191 71	1,527 44	8,664 66	87,404 26	40
35 50	....	....	....	10,187 51	75,032 35	696,528 23	41
....	0 70	159 65	....	3,575 66	12,206 12	45,349 94	42
....	....	....	....	1,561 14	8,255 07	91,986 85	43
....	....	....	....	....	....	....	44
....	1,728 69	....	....	5,324 30	39,067 91	357,753 38	45
965 62	965 62	....	....	2,590 37	33,649 14	186,126 91	46
....	....	....	....	3,821 54	15,894 86	190,722 31	47
....	1,000 00	....	....	900 00	27,583 23	229,339 34	48
....	419 65	....	....	851 16	15,140 64	50,739 49	49
2 00	....	....	....	2,365 47	15,137 01	52,054 26	50
....	....	80 00	....	1,036 36	2,540 92	11,315 57	51
50 00	....	....	1,998 89	128 10	4,575 90	38,855 94	52
....	....	....	1 00	899 23	2,885 66	24,689 42	53
....	750 00	....	12 48	....	2,696 41	84,509 91	54
....	....	....	....	2,244 47	8,434 73	134,596 99	55
....	50 00	....	....	305 45	668 13	21,210 85	56
....	15,986 30	....	....	48,694 62	363,385 96	3,403,846 22	57
....	2,210 22	1,018 40	....	7,942 98	22,149 02	104,406 02	58
....	918 18	....	....	2,931 57	85,063 50	450,968 21	59
....	567 56	282 50	....	2,445 27	9,892 69	43,904 38	60
....	....	....	....	2,034 86	18,509 97	216,516 72	61
1,414 75	8,142 67	....	9,745 72	18,495 64	156,161 76	1,445,509 47	62
....	....	....	....	8,898 67	19,631 74	104,508 77	63
....	....	....	501 00	2,604 82	14,505 29	90,761 06	64
....	62 27	....	....	172 37	4,389 18	14,607 29	65
20,132 03	57,366 10	47,278 03	123,985 68	213,306 30	2,046,151 79	20,098,634 35	

*Non distribués. †Loyer de droit de passage pour voie.

TABLEAU 3.—Sommaire du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenus.			
		Recettes nettes	Pertes nettes.	Revenus divers.	Revenu total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	16,183 63			16,183 63
2	Berlin and Northern	1,372 83			1,372 83
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	76,901 96		1,040 37	77,942 33
4	Brandon Municipal	4,873 01			4,873 01
5	Brantford and Hamilton	55,916 61			55,916 61
6	Brantford Municipal	31,445 38			31,445 38
7	British Columbia	252,525 80		1,093,009 31	1,345,535 11
8	Calais Street	8,272 73			8,272 73
9	Calgary Municipal	197,531 94		16,542 95	214,074 89
10	Canadian Resources Development		923 75		−923 75
11	Cape Breton	92,415 17		125,133 18	217,548 35
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	44,645 44			44,645 44
13	Cornwall	6,175 07		81 81	6,256 88
14	Edmonton Radial	105,841 06			105,841 06
15	Fort William	23,275 37			23,275 37
16	Guelph Radial	10,116 89		302 83	10,419 72
17	Halifax Tramways	149,875 59		224,651 72	374,527 31
18	Hamilton and Dundas	12,682 95			12,682 95
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	3,013 54			3,013 54
20	Hamilton Street	289,457 45			289,457 45
21	Hamilton Radial	30,251 43			30,251 43
22	Hull	67,935 42		35,190 63	103,126 05
23	International Transit Co	64,364 82		914 30	65,279 12
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	13,564 05			13,564 05
25	Lethbridge Municipal	6,101 23			6,101 23
26	Lévis, comté de		5,700 14	2,665 03	−3,035 11
27	London Street	114,429 06			114,429 06
28	London and Lake Erie		9,664 21	48 97	−9,615 24
29	London and Port Stanley	109,329 13			109,329 13
30	Lake Erie and Northern	44,747 42		128 46	44,875 88
31	Moncton Tramways	9 63			9 63
32	Montreal Tramways	3,123,727 04			3,123,727 04
33	Montreal and Southern Counties		10,004 31	303 69	−9,700 62
34	Moosejaw	24,249 16			24,249 16
35	Nelson	1,559 67			1,559 67
36	Niagara Falls, Park and River	44,462 39		6,211 64	50,674 03
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	209,415 44			209,415 44
38	Niagara, Welland and Lake Erie	19,489 56		27 78	19,517 34
39	Nipissing Central	20,815 47		371 80	21,187 27
40	Oshawa	58,432 14		1,346 55	59,778 69
41	Ottawa	498,202 89			498,202 89
42	Peterborough Radial	22,875 58			2,875 58
43	Port Arthur	22,623 06			22,623 06
44	Pictou County				
45	Quebec Ry., Lt.and Power Co.(Citadelle)	203,200 44			203,200 44
46	" " (Montmorency)	42,983 03			42,983 03
47	Regina Municipal	32,641 78			32,641 78
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	154,476 83		31,776 93	186,253 76
49	Sarnia	19,613 79			19,613 79
50	Sherbrooke	3,279 62		61,997 18	65,276 80
51	Sudbury, Copper Cliff Suburban	14,665 38			14,665 38
52	Shawinigan Falls	6,444 27			6,444 27
53	St-Thomas		7,307 56		−7,307 56
54	Suburban Rapid Transit		20,202 91	27,516 78	7,313 87
55	Saskatoon Municipal	50,664 12			50,664 12
56	Schomberg and Aurora Railway		4,123 37		−4,123 37
57	Toronto	2,677,758 62		90,000 00	2,767,758 62
58	Toronto Suburban	102,911 48		1,863 70	104,775 18
59	Toronto and York Radial	157,999 52			157,999 52
60	Trois-Rivières Traction Company	16,371 26			16,371 26
61	Toronto Civic Railway	32,989 20			32,989 20
62	Winnipeg	657,834 58		554,829 10	1,212,663 68
63	Windsor, Essex and Lake Shore	76,300 35			76,300 35
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	41,159 27		16,205 55	57,364 82
65	Yarmouth	26,554 89		40 50	26,595 39
	Total	10,196,955 44	57,926 25	2,292,200 76	12,431,229 95

pour l'année expirée le 30 juin 1917—*Suite.*

Déductions du revenu.					Net.		Numéro.
Taxes.	Intérêt sur dette consolidée	Intérêt sur dette flottante.	Autres déductions du revenu.	Total des déductions du revenu.	Revenus.	Pertes.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	7,832 10			7,832 10	8,351 53		1
200 79	170 00	2,258 92	91 65	2,721 36		1,348 53	2
5,087 21	17,040 00	606 15		22,733 36	55,208 97		3
	21,000 00	1,550 64		22,550 64		17,677 63	4
5,139 45	39,600 00	47,154 70		91,894 15		35,977 54	5
					31,445 38		6
140,335 82	643,940 06		137,883 87	922,159 75	423,375 36		7
790 93	5,000 00			5,790 93	2,481 80		8
2,955 82	110,182 85			133,138 67	100,936 22		9
						923 75	10
9,061 76	54,790 83	140 30	48,850 00	112,842 89	104,705 46		11
1,892 52	34,725 00	2,736 13		39,353 65	5,291 79		12
980 38		188 13		1,168 51	5,088 37		13
	139,206 24	88,690 99	26,094 78	253,992 01		148,150 95	14
	53,190 00		3,000 00	56,190 00		32,914 63	15
1,753 54				1,753 54	8,666 18		16
36,691 30		20,889 59	4,267 71	61,848 60	312,678 71		17
1,265 01	5,000 00			6,265 01	6,417 94		18
4,579 59	7,500 00	2,519 25		14,598 84		11,585 30	19
75,385 07	19,329 85	728 28		95,443 20	194,014 25		20
6,235 54	8,000 00	44,594 35		58,829 89		28,578 46	21
1,469 24		75,000 00	2,263 05	78,732 29	24,393 76		22
1,378 37	9,000 00	316 82		10,695 19	54,583 93		23
	10,075 00			10,075 00	3,489 05		24
5,604 24	21,427 39			27,031 63		20,930 40	25
713 97	7,555 00	9,274 91	5,000 00	22,543 88		25,578 99	26
7,241 91	31,732 89	1,205 70	221 00	40,401 50	74,027 56		27
						9,615 24	28
3,166 25	48,667 28		20,000 00	71,833 53	37,495 60		29
4,121 79	1,275 00			5,396 79	39,479 09		30
					9 63		31
98,400 00		1,658,542 38	491,430 95	2,248,373 33	875,353 71		32
3,475 00		68,224 04		71,699 04		81,399 66	33
	1,413 08	3,253 83	1,723 02	6,389 93	17,859 23		34
	3,355 00			3,355 00		1,795 33	35
5,518 11	30,000 00			35,518 11	15,155 92		36
10,792 05	54,900 00	6,028 95		71,721 00	137,694 44		37
654 63	2,600 00			3,254 63	16,262 71		38
1,019 18			10,775 02	11,794 20	9,393 07		39
2,796 05	50 00			2,846 05	56,932 64		40
58,458 60	17,000 00	28,601 63		104,060 23	394,142 66		41
65 98	9,884 40			9,950 38	12,925 20		42
	69,097 56			69,097 56		46,474 50	43
							44
					203,200 44		45
					42,983 03		46
	80,500 00		11,327 08	91,827 08		59,185 30	47
17,400 00	31,500 00			48,900 00	137,353 76		48
1,080 97	4,484 25			5,565 22	14,048 57		49
566 56	57,427 66	2,171 47	3,986 99	64,152 68	1,124 12		50
	4,500 00		5,860 62	10,360 62	4,304 76		51
	7,500 00	1,279 17		8,779 17		2,334 90	52
						7,307 56	53
3,553 74	25,000 00	6,616 42	140 62	35,310 78		27,996 91	54
	35,930 15	3,138 55		39,068 70	11,595 42		55
103 85		28,643 88		28,747 73		32,871 10	56
1,146,848 92	235,046 96			1,381,895 88	1,385 862 74		57
2,628 39	29,999 72	6,255 83	19,661 07	58,545 01	46,230 17		58
13,466 86	82,000 00	51,599 74		147,066 60	10,932 92		59
540 93	14,926 26	259 16		15,726 35	644 91		60
	87,239 26		3,005 76	90,245 02		57,255 82	61
160,109 61	250,000 00	177,588 32	27,486 33	615,184 26	597,479 42		62
2,218 00	37,500 00	19,332 56		59,050 56	17,249 79		63
5,178 72	32,660 00	4,059 96	1,592 24	43,490 92	13,873 90		64
919 26	11,275 00	176 20	205 14	12,575 60	14,019 79		65
1,851,845 91	2,512,028 79	2,363,626 95	824,866 90	7,552,368 55	5,528,763 90	649,902 50	

TABLEAU 5—Compte du revenu pour l'année expirée le 30 juin 1917.

Nom du chemin de fer.	Déductions du revenu net.				
	Réserves et obligations spéciales.	Dividendes	Déductions. totales.	Surplus pour l'année	Déficit pour l'année
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Berlin and Waterloo				8,351 53	
Berlin and Northern					1,348 53
Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		12,500 00	12,500 00	42,708 97	
Brandon Municipal	5,968 08		5,968 08		23,645 71
Brantford and Hamilton					35,977 54
Brantford Municipal				31,445 38	
British Columbia	812,917 25	349,200 00	1,162,117 25		738,741 89
Calais Street	2,000 00		2,000 00	481 80	
Calgary	79,142 22		79,142 22	21,794 00	
Canadian Resources Development					923 75
Cape Breton	10,960 00	47,790 00	58,750 00	45,955 46	
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie				5,291 79	
Cornwall				5,088 37	
Edmonton Radial					148,150 95
Fort William	31,793 60		31,793 60		64,708 23
Guelph Radial	8,000 00	7,680 07	15,680 07		7,013 89
Halifax Tramways	33,453 22	112,000 00	145,453 22	167,225 49	
Hamilton and Dundas		10,000 00	10,000 00		3,582 06
Hamilton, Grimsby and Beamsville					11,585 30
Hamilton Street		113,225 00	113,225 00	80,789 25	
Hamilton Radial					28,578 46
Hull				24,393 76	
International Transit Co				54,583 93	
Kingston, Portsmouth and Cataraqui				3,489 05	
Lethbridge Municipal	9,963 72		9,963 72		30,894 12
Lévis, comté de					25,578 99
London Street		34,360 80	34,360 80	39,666 76	
London and Lake Erie					9,615 24
London and Port Stanley	10,914 12		10,914 12	26,581 48	
Lake Erie and Northern				39,479 09	
Moncton Tramways				9 63	
Montreal Tramways		337,880 50	337,880 50	537,473 21	
Montreal and Southern Counties					81,399 66
Moosejaw				17,859 23	
Nelson					1,795 33
Niagara Falls, Park and River				15,155 92	
Niagara, St. Catharines and Toronto				137,694 44	
Niagara, Welland and Lake Erie	3,000 00		3,000 00	13,262 71	
Nipissing Central				9,393 07	
Oshawa	8,996 57		8,996 57	47,936 07	
Ottawa	65,000 00	281,553 00	346,553 00	47,589 66	
Peterborough Radial	4,447 96		4,447 96	8,477 24	
Port Arthur					46,474 50
Pictou County					
Quebec Ry., lt. and Power Co. (Citadelle)				203,200 44	
" " (Montmorency)				42,983 03	
Regina Municipal					59,185 30
Sandwich, Windsor and Amherstburg				137,353 76	
Sarnia		5,400 00	5,400 00	8,648 57	
Sherbrooke				1,124 12	
Sudbury, Copper Cliff Suburban				4,304 76	
Shawinigan Falls					2,334 90
St. Thomas					7,307 56
Suburban Rapid Transit					27,996 91
Saskatoon	18,174 29		18,174 29		6,578 87
Schomberg and Aurora Railway					32,871 10
Toronto	30,000 00	960,000 00	990,000 00	395,862 74	
Toronto Suburban	560 00		560 00	45,670 17	
Toronto and York Radial				10,932 92	
Trois-Rivières Traction Co.				644 91	
Toronto Civic Railway	60,737 03		60,737 03		117,992 85
Winnipeg	77,862 16	197,097 24	274,959 40	322,520 02	
Windsor, Essex and Lake Shore				17,249 79	
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	11,764 00		11,764 00	2,109 90	
Yarmouth				14,019 79	
Total	1,285,654 22	2,468,686 61	3,754,340 83	2,638,802 21	1,514,281 64

TABLEAU 6—Sommaire descriptif du matériel pour l'année terminée le 30 juin 1917—*Suite.*

Nom des chemins de fer.	Voitures des voyageurs.				Autres voinures.								Voitures de toutes catégories.
	Voitures à voyageurs fermées.	Voitures à voyageurs ouvertes.	Combinaison.	Total.	Marchandises.	Voitures postes, mess, et bagage.	Combinaison.	Voitures de travail.	Chasse-neige.	Balayeuses.	Voitures diverses.	Total.	
Berlin & Waterloo	8	6		14				1		1		2	16
Berlin & Northern	3			3							7	7	10
Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	9	4	2	15	3		2	2		2	3	12	27
Brandon Municipal	10	10		20						1		1	21
Brantford & Hamilton	6			6				6				6	12
Brantford Municipal	13	4		17	1			1	1	1		4	21
British Columbia	381	5		386	456	14	5	45	1	6	*21	548	934
Calais Street	4	4		8				1	1			2	10
Calgary	85	1		86	7			2		1	7	17	103
Canadian Resources Development	1			1				2			22	24	25
Cape Breton	22			22	3	1		1	3	1		9	31
Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	6	2		8	20			1				21	29
Cornwall	7	3		10	2					1		3	13
Edmonton Radial			79	79				4		2	3	9	88
Fort William	26	1		27				1		1		2	29
Guelph Radial	8	4		12	1				1	1	1	4	16
Halifax Tramways	40	22		62				3		5	22	30	92
Hamilton & Dundas	1	2		3									3
Hamilton, Grimsby & Beamsville	8	2		10	4							4	14
Hamilton Street	92	19		111						4	1	5	116
Hamilton Radial	8			8	11				1			12	20
Hull	31	13		44	† 2	1		2	2	3	1	11	55
International Transit Co.	11			11						1	1	2	13
Kingston, Portsmouth & Cataraqui	8		12	20				2		2		4	24
Lethbridge Municipal	10			10									10
Lévis, comté de	15	9		24		1		2	2	3		8	32
London Street	50	13		63					2	2	3	7	70
London & Lake Erie	12			12		10		1	1			12	24
London & Port Stanley	15			15	4	2		2			3	11	26
Lake Erie & Northern	10			10		1	2	22	1		2	28	38
Moncton Tramways	4			4				1	1			2	6
Montreal Tramways													
Montreal & Southern Counties	24			24	1	2	4	2	2	2	1	14	38
Moosejaw	21			21				1		1		2	23
Nelson	2			2						1		1	3
Niagara Falls, Park & River	11	16		27			2		1		2	5	32

TABLEAU 6—Sommaire descriptif du matériel pour l'année terminée le 30 juin1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Voitures à voyageurs.				Autres voitures.								Voitures de toutes catégories.
	Voitures à voyageurs fermées.	Voitures à voyageurs ouvertes.	Combinaison.	Total.	Marchandises.	Voitures postes, mess. et bagage.	Combinaition.	Voitures de travail.	Chasse-neige.	Balayeuses.	Voitures diverses.	Total.	
Niagara, St. Catharines & Toronto	41	14	...	55	38	1	...	16	3	1	12	71	126
Niagara, Welland & Lake Erie	3	...	...	3	...	...	...	...	1	...	...	1	4
Nipissing Central	5	...	...	5	...	...	1	3	...	...	...	4	9
Oshawa	3	3	1	7	...	2	...	3	...	1	5	11	18
Ottawa	127	40	...	167	...	...	...	4	4	12	2	22	189
Peterborough Radial	10	8	...	18	...	...	...	...	1	2	...	3	21
Port Arthur	24	1	...	25	...	1	...	...	2	...	...	3	28
Pictou County	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quebec Ry. Light & Power Co. (Citadelle)	62	34	...	96	...	...	...	1	4	9	7	21	117
Quebec Ry. Light & Power Co. (Montmorency)	15	...	...	15	...	...	...	...	...	...	2	2	17
Regina Municipal	34	...	...	34	29	...	...	1	1	2	...	33	67
Sandwich, Windsor & Amherstburg	35	22	...	57	4	...	...	12	3	...	...	19	76
Sarnia	10	2	...	12	...	1	...	...	...	...	...	1	13
Sherbrooke	10	9	...	19	...	...	...	...	1	1	...	2	21
*Sudbury, Copper Cliff Suburban	3	...	...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	3
Shawinigan Falls	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
St. Thomas	4	8	2	14	...	...	...	1	1	...	...	2	16
Suburban Rapid Transit	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Saskatoon	18	...	...	18	...	...	...	4	...	1	2	7	25
Schomberg & Aurora Railway	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Toronto	236	131	530	897	...	...	...	12	...	13	10	35	932
Toronto Suburban	15	3	...	18	1	1	...	2	...	2	...	6	24
Toronto & York Radial	50	4	2	56	10	10	...	12	4	...	1	37	93
Trois-Rivières Traction Co.	9	...	...	9	...	1	...	...	...	1	...	2	11
Toronto Civic Railway	32	...	...	32	...	...	...	...	...	3	...	3	35
Winnipeg	307	25	...	332	...	...	...	7	1	8	1	17	349
Windsor, Essex & Lake Shore	11	...	...	11	19	...	...	...	1	...	3	23	34
Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	12	...	...	12	5	...	...	15	...	1	3	24	36
Yarmouth	3	3	...	6	...	...	...	...	1	...	...	1	7
Total	2,104	447	628	3,116	621	49	16	198	48	99	148	1,179	4,295

*Y compris 17 locomotives.
†Locomotives.

INDEX DES STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

PAGE.

DOUZIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1917

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918

[N° 20c—1918.]

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Sir H. L. DRAYTON, C.R., *commissaire en chef.*

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*

L'hon. W. B. NANTEL, C.R., D.D., *sous-commissaire en chef.*

S. J. McLEAN, M.A., LL.B., Ph.D., *commissaire.*

A. S. GOODEVE, *commissaire.*

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLE DE MATIÈRES

APPENDICES.



RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au Gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la Loi des Chemins de Fer, telle que modifiée par l'article 12 du chapitre 32, de la loi 8-9 Edouard VII, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de présenter son douzième rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1917.

Depuis le dernier rapport de la Commission, la Loi des Chemins de Fer n'a pas été amendée, mais un bill pour codifier et amender la Loi des Chemins de Fer actuellement soumis à l'approbation du parlement, qui, croit-on, sera adopté au cours de la présente session. On sentait, depuis quelque temps, le besoin d'une codification de la loi, et l'adoption du bill codifiant et amendant la loi est d'une grande importance pour le pays.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION.

Au cours de l'année comprise entre le 1er avril 1916 et le 31 mars 1917, la Commission a tenu 58 séances publiques, et y a entendu 364 requêtes. Suit le nombre de ces séances par province:—

Dans la province d'Ontario	37
" " de Québec	4
" " de la Nouvelle-Ecosse	1
" " du Manitoba	3
" " de la Saskatchewan	4
" " de l'Alberta	4
" " de la Colombie-Anglaise	3
" " du Nouveau-Brunswick	2

Ces enquêtes publiques portent sur une variété de questions qui ressortissent à la Commission en vertu de la Loi des Chemins de Fer, depuis la requête d'un particulier jusqu'aux questions d'un intérêt public général affectant toute la population.

QUESTIONS RÉGLÉES APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE OU SOMMAIREMENT.

Le nombre de questions réglées sommairement par la Commission, outre celles qui ont donné lieu à des enquêtes publiques, représente une proportion considérable du nombre total des requêtes et des plaintes étudiées par la Commission, c'est-à-dire que sur un ensemble de 2,320 requêtes et plaintes, 11 pour 100 seulement ont été inscrites pour enquête dans les formes et 89 pour 100 ont été réglées sommairement. L'examen et le règlement des plaintes de cette dernière catégorie exigent très souvent une somme considérable d'investigations et de délibérations de la part des fonctionnaires de la Commission. Ces plaintes s'étendent sur une grande variété de sujets, depuis un grief plutôt insignifiant jusqu'à une question d'intérêt général, telle qu'un tarif de chemin de fer, qui implique un principe d'ordre public.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU.

Conformément aux dispositions de l'article 7 du chapitre 32 de la loi 8-9 Edouard VII, intitulé "Loi modifiant la Loi des Chemins de Fer", il a été décrété que, pendant cinq années consécutives à dater du 1er avril 1909, une somme de $200,000 par année serait prise à même le fonds du revenu consolidé et destinée à aider la construction d'ouvrages pour la protection, la sûreté et la commodité publiques aux passages à niveau en existence le 1er avril 1909; les sommes susdites devant être portées au crédit d'un compte spécial désigné "Caisse des passages à niveau", et employées par la Commission, moyennant certaines restrictions imposées par ladite loi, uniquement au paiement de la construction même (et non de l'entretien et du service) des ouvrages destinés aux fins susmentionnées.

Relativement à ces passages à niveau, dont la Commission a eu à s'occuper, elle a rendu du 1er avril 1909 au 31 mars 1917, 367 ordonnances pourvoyant à la protection de 408 passages comme suit:—

Cloches électriques	226
Barrières	91
Passages en dessous du chemin de fer	49
Ponts au-dessus du chemin de fer	10
Voies publiques détournées	18
Rues condamnées	3
Obstacles à la vue enlevés	3

En comparant au onzième rapport annuel de la Commission le nombre total des passages à niveau protégés, on constate que durant l'exercice clos le 31 mars 1917, ce nombre a augmenté de 28, réparti comme suit:

Cloches électriques	18
Barrières	8
Voies publiques détournées	2

En ce qui concerne l'aide accordée à même cette caisse aux ouvrages de protection, il convient d'attirer de nouveau l'attention sur le fait, constaté par la Commission, que les restrictions imposées par la loi ont empêché que les contributions fussent aussi fortes et aussi nombreuses qu'auraient exigé dans l'intérêt public les vastes projets de l'élimination des passages à niveau. Dans les grandes villes, le prix de certaines de ces entreprises s'élèverait à plus de $100,000 et parfois jusqu'à plusieurs millions, de sorte que, en restreignant à $5,000 la somme qui peut être dépensée à un même passage à niveau et en limitant à trois par municipalité le nombre de passages à niveau qui peuvent profiter de cette subvention, la loi n'accorde qu'une faible partie de ce que coûteraient ces entreprises.

DÉCISIONS ET JUGEMENTS GÉNÉRAUX DE LA COMMISSION.

Le présent rapport contient l'énumération de quelques-unes des plus importantes questions qui ont fait le sujet d'enquêtes aux séances publiques de la Commission au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917.

ORDONNANCES GÉNÉRALES RENDUES PAR LA COMMISSION.

Ci-suit un résumé de quelques-unes des questions qui ont fait l'objet d'ordonnances générales:

Suspensions de certains tarifs indiquant les taux sur le sel et la glace dans les wagons-glacières.

Disposition relative aux tarifs des compagnies de chemins de fer pour l'usage des wagons-glacières chauffés; à la subdivision du territoire situé à l'ouest de Westford, et à l'établissement de certains taux maxima pour transport par bateau outre les prix de transport des marchandises en destination ou en partance du territoire situé à l'ouest de Montréal et de Lachute inclusivement, pour remplacer certains

tarifs suspendus; et pourvoyant à ce que les différences en sus des taux maxima sur les marchandises en partance ou en destination du territoire situé au sud et à l'est de Montréal et de Lachute n'excèdent pas les différences indiquées dans les tarifs suspendus.

Disposition à l'effet de modifier les règlements 1, 2, 6 et 15 relatifs au service des wagons au Canada.

Disposition à l'effet d'imposer certains taux, pour surestaries et entreposage sur voie, sur le grain et le bois en transit soit à Cartier, à Sarnia, à Capreol ou à North-Bay, Ont., pendant la période du 1er janvier 1917 au 30 avril 1917.

Disposition obligeant toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission à fournir des wagons pour le mouvement du charbon, de la manière et au temps requis, non seulement jusqu'aux endroits situés sur leurs lignes respectives mais aussi aux endroits situés sur d'autres lignes, et obligeant les compagnies de chemins de fer qui n'ont pas un équipement suffisant à faire les changements nécessaires à leurs wagons-plates-formes et à leurs wagons à bestiaux pour satisfaire aux besoins sous ce rapport.

Disposition à l'effet que les tarifs établis aux Etats-Unis pour les marchandises en destination de certains endroits du Canada comprennent ou soient accompagnés d'un règlement établissant que lesdits taux, sauf dans les cas où ils seraient considérés comme nuisibles, s'appliquent à certains endroits du Canada non énumérés dans lesdits tarifs, et que les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission prennent des mesures en conséquence.

Disposition relative à la codification des règlements supplémentaires concernant les règles et règlements ayant trait à l'inspection et à l'épreuve des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, et au prolongement du temps fixé pour l'inspection extérieure des chaudières de locomotives.

Approbation du supplément revisé n° 10 à la classification des messageries au Canada, C.R.C. nº 3, concernant le service des wagons de plein chargement ainsi que le service de recueillement et de livraison.

Disposition à l'effet de permettre aux compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission de transporter du charbon bitumineux des Etats-Unis admis en franchise au Canada jusqu'à sa destination canadienne, si cette destination est un port douanier d'entrée ou de sortie, sinon, au port douanier d'entrée ou de sortie le plus près, bien qu'à une certaine distance de sa destination, et de l'admettre en franchise jusque-là plutôt que jusqu'à la frontière seulement; le transport depuis la frontière jusqu'à l'endroit de libération devant se faire " en entrepôt " en vertu du manifeste douanier préparé par la compagnie de chemin de fer et signé par un fonctionnaire des douanes.

Disposition concernant l'établissement de portes à grain fournies par les expéditeurs à et à l'ouest de Port-Arthur, Ont.

CAUSE DES TAUX DE L'EST.

Ce qu'on appelle généralement la cause des taux de l'est provient d'une requête de la *Canadian Freight Association* faite au nom des compagnies de chemins de fer ayant des lignes au Canada, à l'est de Port-Arthur, Ont., et sujette à la juridiction de la Commission, pour demander une augmentation des taux sur le transport des marchandises en général.

La requête telle que produite indique qu'on comptait, en premier lieu, sur les raisons suivantes:

(*a*) Il est de l'intérêt du pays en général aussi bien que des compagnies et de leurs actionnaires que le transport des marchandises rapporte plus de recettes.

(*b*) Les profits sur les placements en propriété des compagnies ont sérieusement diminué.

(*c*) La principale cause de ce décroissement réside dans l'augmentation constante des frais d'exploitation, surtout ceux qui ont un caractère permanent,

comme les augmentations de salaires, les exigences législatives et la nécessité d'augmenter la qualité des voies, des équipements et des commodités en général.

(*d*) Les profits sur l'argent placé dans les chemins de fer, sur le territoire où l'on demande des augmentations de taux, sont déraisonnablement bas et insuffisants.

(*e*) Ces facteurs ont pour effet de diminuer sérieusement les pouvoirs d'emprunt des compagnies et de les obliger à emprunter l'argent à des taux d'intérêt beaucoup plus élevés, ce qui augmente les charges fixes qui doivent être payées à même les recettes nettes, lesquelles ont diminué et diminueront très probablement davantage, puisqu'il faudra payer des taux d'intérêt plus élevés sur tous les argents empruntés.

(*f*) Comme conséquence des conditions exceptionnelles qui existent actuellement, plusieurs marchés monétaires autrefois ouverts aux compagnies sont maintenant fermés, ce qui limite considérablement les sources où elles peuvent obtenir de l'argent.

(*g*) Entre autres raisons, les compagnies allégueront, en faveur des augmentations projetées, le fait qu'après une audition complète, la Commission du commerce entre états a récemment édicté une ordonnance pour augmenter les taux, dans le territoire du sud, classification officielle, malgré le fait que, de l'avis des requérants, la situation dans laquelle les compagnies faisait alors des affaires était beaucoup plus favorable que celle dans laquelle se trouvent les requérantes.

La requête a été entendue aux séances de la Commission tenues aux endroits suivants, aux dates ci-dessous:

Ottawa, 1er mars, 14 avril, 10 mai, 17 mai, 29 et 30 juin 1915.
Montréal, 18 mars 1915.
Toronto, 29 et 31 mars 1915.
Hamilton, 23 et 24 avril 1915.

Un grand nombre de chambres de commerce et d'associations de transport se sont fait représenter pour discuter la requête.

Le 9 juin 1916, la Commission a rendu son jugement, traitant au long de l'état financier des compagnies et du coût élevé de l'administration des transports, et permettant certaines augmentations dans les taux du transport de certaines marchandises traitées séparément et *in extenso* dans le jugement.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE NANAÏMO VS. LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Si un voiturier ne juge pas à propos de faire concurrence aux voies d'eau, tout le droit de la Commission à s'occuper des prix se borne au cas où le taux exigé n'est pas raisonnable en proportion du service rendu. Par conséquent, lorsqu'un voiturier change la route de sa traverse de wagons, il n'y a pas d'injustice de sa part à exiger un prix raisonnable pour le transport par voie ferrée, au lieu de l'ancien prix jusqu'à la tête de ligne seulement.

La compagnie "Plain" vs la compagnie du Pacifique, 9. C.R.C., 223. Les compagnies de chemins de fer canadiennes vs le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le *Canadian-Northern*, 12 C.R.C., 350. La chambre de commerce de Blind-River vs le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien, la *Northern Navigation* et la *Dominion Transportation*, 15 C.R.C., 146, p. 156 et suivantes.

Les faits sont exposés au long dans les jugements du commissaire en chef Drayton et du commissaire McLean, 16 mars 1916. 20 C.R.C., p. 224.

"HUNTING-MERRITT" *vs* LE PACIFIQUE-CANADIEN ET LA COMPAGNIE "BRITISH COLUMBIA ELECTRIC RAILWAY."

Une base de taux un peu plus élevée, peu justifiable à partir des endroits situés sur les embranchements et les lignes latérales, mais admissible à partir des endroits adjacents de la voie principale.

Almonte Knitting Company vs le Pacifique-Canadien et le *Michigan Central Railroad* (cause de la *Almonte Knitting Company*), 3, C.R.C., 441. *Mulkin & Sons* vs la compagnie du Grand-Tronc (cause des taux de *Tan Barks*), 8, C.R.C., 183. Compagnie *Oiler and Bridgeport Lumber* vs la compagnie *Dominion Atlantic Railway*, p. 238, et suivantes.

L'obligation d'un voiturier, en vertu de l'article 317, est de fournir des wagons suivant leurs pouvoirs respectifs. Lorsqu'un voiturier est appelé à fournir un wagon qui n'est pas sur son registre d'équipement, il a le pouvoir de fournir un wagon qui se trouve sur son registre d'équipement, celui dont la longueur avoisine le plus celle requise. Lorsque des wagons étrangers plus gros que ceux qu'il a d'inscrits sur son registre d'équipement sont disponibles, le voiturier peut fournir ces wagons, mais la Commission n'a pas le pouvoir de forcer le voiturier à fournir un wagon plus grand que ceux qu'il a.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de monsieur le commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef, le 28 mars 1916. 28, C.R.C., 181.

MUNICIPALITÉ DE LASALLE *vs* LE PACIFIQUE-CANADIEN ET LE " NEW YORK CENTRAL."

Les trains locaux ordinaires devraient arrêter aux stations où le trafic est suffisant pour exiger un service de trains additionnel, car les conditions de l'exploitation et la direction du mouvement de ces trains sont absolument différentes et distinctes de celles des trains rapides. Dire que le service actuel ne paye pas n'est pas une raison.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef Drayton, 7 avril 1916, 20, C.R.C., 191.

GRIFFIN *vs* LA COMPAGNIE " TORONTO EASTERN RAILWAY ".

La Commission n'a jamais accordé de dommages au propriétaire d'un terrain adjacent pour la construction d'un chemin de fer électrique, sur une voie publique. La Commission a débouté la réclamation du requérant qui demandait des dommages en vertu de l'article 235, prétendant que ses terres avaient été dépréciées par la construction d'un chemin de fer électrique sur la voie publique, réclamation faite deux ans après la fin des travaux.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef Drayton, 12 avril 1916, 18 C.R.C., 211.

REMY *vs* LA COMPAGNIE " LAKE ERIE AND NORTHERN RAILWAY ".

La Commission n'a pas le pouvoir d'accorder des dommages pour les terres dépréciées par la construction d'un chemin de fer sur une voie publique lorsque le requérant a signé une entente libérant la compagnie de toute réclamation de ce genre. Cette libération doit valoir jusqu'à ce qu'elle soit annulée par un tribunal compétent.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef Drayton, 13 avril 1916, 20, C.R.C., 207.

COMPAGNIE " LONDON AND LAKE ERIE RAILWAY " *vs* LE " MICHIGAN CENTRAL " ET LE " LONDON AND PORT STANLEY ".

La Commission n'a pas d'affaire dans les différends des compagnies rivales, si ces différends ont lieu parce que l'une désire faire affaire avec une autre à l'exclusion d'une troisième. La Commission n'a à s'occuper que de l'intérêt public dans le transport des voyageurs et des marchandises. Dans les circonstances particulières de cette cause, la compagnie défenderesse *Michigan-Central Railroad Company* est obligée, en vertu des articles 217 et 334, de faire des ententes raisonnables concernant le trafic pour permettre à la requérante de faire affaire avec elle, en émettant des billets directs communs pour le transport des voyageurs.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef Drayton, le 14 avril 1916. 20 C.R.C., 195.

PRIX DE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

La Loi des chemins de fer n'oblige pas les voituriers à soutenir la concurrence des lignes courtes, s'ils ne le désirent pas.

Edmonton Cloverbar Sand Company vs la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. 17, C.R.C., 95, et suivantes.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, 19 avril 1916. 20 C.R.C., 223.

TINKESS *vs* LA COMPAGNIE DU TÉLÉPHONE BELL.

En vertu des articles 7 et 8 Edouard VII, chapitre 61, article 5, la Commission n'a pas le pouvoir d'exiger de la compagnie de téléphone défenderesse qu'elle modifie son service entre les différents échanges. La question relève de l'administration interne de ses propres affaires.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, 19 avril 1916. 20 C.R.C., 249.

" MARITIME TELEGRAPH AND TELEPHONE CO " *vs* LA " DOMINION ATLANTIC RAILWAY ".

La Commission, d'habitude, permet qu'on traverse l'emprise de la voie des compagnies de chemins de fer par la construction élevée ou souterraine de lignes de fils, de tuyaux d'eau ou d'autres tuyaux, sans compensation. L'ordonnance de la Commission crée simplement un droit de servitude qui peut être abrogé ou modifié suivant l'occasion, de temps à autre.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, 3 mai 1916. 20, C.R.C., 213.

" CANADIAN NORTHERN ONTARIO RAILWAY CO." *vs* LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Il faut qu'un voiturier prouve qu'il est de l'intérêt public, qu'il y a économie de trajet pour l'expéditeur et commodité, à lui accorder des facilités pour l'échange du trafic avec un autre, pour qu'il les obtienne de la Commission. Aucun voiturier n'a droit à ces facilités. On ne doit pas nuire à la propriété ou aux avantages d'une voiturier, du fait que l'autre obtiendrait ainsi un grand avantage à ses dépens, seront mises de côté dans l'intérêt du public.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef Drayton, le 9 juin 1916, 20, C.R.C., 200.

LA COMPAGNIE DU TÉLÉPHONE BELL *vs* LA COMPAGNIE " FALKIRK TELEPHONE ".

La Loi 7-8 Edouard VII, chap. 61, ne donne pas à la Commission le pouvoir d'exiger qu'on donne le service local dc téléphone à un requérant qui n'est pas l'abonné d'une compagnie sujette à sa juridiction, et par conséquent, elle n'a pas juridiction sur la question des tableaux de distribution s'y rattachant.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, 20 juin 1916, 20. C.R.C., 256.

COLEMAN *vs* LA COMPAGNIE " TORONTO AND NIAGARA POWER ".

En vertu de l'article 247, la Commission n'a pas le pouvoir d'autoriser la construction d'une voie publique sous les fils d'une compagnie d'énergie électrique.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 14 octobre 1916. 20, C.R.C. 258.

MOORE *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La Commission reconnaît la nécessité publique d'un passage à niveau en travers d'un chemin de fer surtout à ou près d'un endroit où, pendant une longue période, la

compagnie de chemin de fer a donné au public accès à ce passage, et elle ordonnera à la compagnie de chemin de fer d'établir ce passage conformément à ses règlements relatifs aux passages à niveau de grandes routes, ainsi que modifiés le 4 mai 1910. La Commission n'est pas chargée de s'occuper de la question d'empiètement sur la grande route par la compagnie de chemin de fer.

Le village de Weston *vs* les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien (cause du passage de l'avenue Denison, n° 593). 7 C.R.C. 79.

Les faits sont donnés au long dans le jugement du commissaire Goodeve, 19 octobre 1917.—20 C.R.C. 217.

BOWLBY *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER " HALIFAX AND SOUTHWESTERN ".

Il est à la discrétion du voiturier de rencontrer la compétition du transport par eau et l'expéditeur n'a pas la faculté de demander moins que le tarif normal à cause de cette compétition et dont ce dernier ne profite pas dans son propre avantage.*

Jugements cités et suivis: Plain *vs* la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 9 C.R.C. 222 p. 223. *Blind River Board of Trade vs* les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, et la *Northern Navigation and Dominion Transportation Company,* 15 C.R.C., 146.—Lorsque le voiturier se trouve en présence de la concurrence effective du transport par eau dans une certaine mesure ou même d'une concurrence puissante de la navigation il lui est facultatif de rencontrer cette concurrence, et le fait pour lui d'en agir de la même façon à un autre endroit, et le tarif qu'il établit à cet endroit, en vue de cette concurrence, ne devient pas une mesure nécessaire relativement à un autre endroit.

Jugements cités et suivis: *Dominion Millers' Association vs* les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, 12 C.R.C. 363 à la p. 358. *In re* Tarifs de l'ouest (cause des tarifs de l'ouest) 17 C.R.C. 123, aux pp. 161 et 162.

Les faits sont relatés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, 18 octobre 1916. 20 C. R. C. 231.

CITÉ DE BRANTFORD *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

Le principe d'antériorité que la commission applique quelquefois en déterminant qui est-ce qui doit payer les frais du passage d'un chemin de fer sur un autre chemin de fer ne doit pas être appliquée lorsqu'une grande route est traversée par un chemin de fer, car la municipalité qui est propriétaire de la rue et n'étant pas propriétaire du chemin de fer urbain, ne doit pas être considérée comme postérieure à la compagnie de chemin de fer à vapeur et les frais de la protection du passage doivent être répartis également entre elles.

Un exposé complet des faits se trouve dans le jugement du sous-commissaire en chef Scott, 2 novembre 1916. 20 C. R. C. 166.

MUNICIPALITÉ DE SASMAN *vs* " CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANY ".

Dans l'application de la règle d'antériorité entre les compagnies de chemins de fer, c'est la construction du passage à niveau et non l'approbation de l'emplacement qui donne droit à la priorité, mais ce principe ne peut être appliqué entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer. Lorsqu'il faut faire traverser un chemin de fer par une grande route là où un droit de passage existait antérieurement, le chemin de fer, quelle que soit l'époque à laquelle il fut construit, est considéré être postérieur et la compagnie doit installer et entretenir le passage à niveau nécessaire.

Canadian Northern Railway Company vs compagnie du Pacifique-Canadien (cause du passage Kaiser) 7 C.R.C. 297. *Canadian Northern Railwy Company vs* compagnie du Pacifique-Canadien. 11 C. R. C. 432.

Lorsqu'il n'y a aucun droit de passage et que la municipalité veut utiliser le terrain de la compagnie de chemin de fer pour l'établissement d'une grande route, les frais en entier des améliorations de grande route doivent être à la charge de la requérante.

Township de Gloucester *vs Canada Atlantic Railway Company*. 3 O. L. R. 85. 1 C. R. C. 327.

Un exposé au complet des faits se trouve dans le jugement du commissaire en chef Drayton, 1er décembre 1918. 20 C. R. C. 246.

APPELS DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917 deux appels des décisions de la Commission ont été portées devant le Gouverneur en conseil.

L'un de ces appels, celui de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet de trois ordonnances de la Commission en date du 31 mars 1912, renvoyant la requête de la compagnie pour la construction d'un rameau à partir d'un endroit sur la ligne de la compagnie de Toronto à London pour correspondre avec la ligne de la compagnie de Toronto à Owen-Sound, et pour traverser certaines grandes routes ainsi que la ligne du chemin de fer de la compagnie du Grand-Tronc, fut renvoyé devant la Commission pour nouvelle considération de la requête primitive, elle est encore pendante.

L'autre appel, celui de la compagnie du Pacifique-Canadien d'une ordonnance de la commission en date du 9 juin 1916 statuant qu'indépendamment de l'ordonnance générale relative à l'aiguillage et en attendant le règlement de la question de toutes les opérations d'aiguillage actuellement devant la Commission, le tarif de la compagnie du Pacifique-Canadien pour les opérations d'aiguillage des wagons à bestiaux à partir de son point de correspondance avec le chemin de fer du *Canadian-Northern* à Montréal jusqu'au marché de l'est (à bestiaux), doit être de $5 par wagon, et que la compagnie doit accepter ce tarif de la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* et elle doit reprendre les opérations d'aiguillage nécessaires sur sa propre ligne jusqu'au marché de l'est au tarif prescrit. Cet appel est encore pendant.

Il n'y eut aucun appel des décisions de la Commission à la cour Suprême du Canada durant cette même période.

L'annexe "E" au présent rapport contient une liste des appels des décisions de la Commission portés devant la cour Suprême du Canada depuis l'inauguration de la Commission.

ORDONNANCES, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917, la Commission a rendu 1,065 ordonnances et fait distribuer à toutes les compagnies de chemins de fer qui relèvent de sa juridiction, 22 circulaires. Les ordonnances générales diffèrent des autres ordonnances de la Commission en ce qu'elles s'appliquent à toutes les compagnies qui relèvent de la juridiction de la Commission. Il est à remarquer qu'au cours du dernier exercice la Commission a prescrit 21 ordonnances générales, tandis qu'au cours de l'exercice précédent elle en avait prescrit 12.

L'annexe "F" contient une liste des ordonnances générales promulguées et des circulaires distribuées au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917.

JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

L'annexe "A" contient les principaux jugements rendus par la Commission, du 1er avril 1916 au 31 mars 1917.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, la Commission a été saisie de 3,320 requêtes, y compris les plaintes informes. A la page 16 se trouve un tableau où se trouvent classées les requêtes et les plaintes faites à la Commission avec l'indication des divers articles de la Loi des chemins de fer s'y rapportant.

SERVICE DU TRAFIC DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917, il s'est déposé au service du trafic de la Commission, le nombre suivant de tarifs:

Tarifs de transport des marchandises, y compris les suppléments..	50,480
Tarifs de transport de voyageurs, y compris les suppléments.	12,349
Tarifs des messageries, y compris les suppléments..	2,232
Tarifs des téléphones, y compris les suppléments..	2,270
Tarifs des wagons-lits et wagons-salons, y compris les suppléments.	233
Tarifs des télégraphes, y compris les suppléments..	64

Soit un total de 67,628, comparé à 92,017 déposés au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916. Du 1er février 1904 au 31 mars 1917, il a été déposé 658,972 tarifs.

Les détails concernant les tarifs se trouvent à l'annexe " B " du présent rapport.

SERVICE DES INGÉNIEURS DE LA COMMISSION.

Les ingénieurs de la Commission ont fait un grand nombre d'inspections s'étendant à tout le Dominion. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, il se fit 238 inspections, y compris celles antécédentes à l'ouverture d'un chemin de fer au transport du trafic, ainsi que stipulé à l'article 261 de la Loi des chemins de fer; y compris aussi les inspections des ponceaux, des passages à niveau, des gardes-bestiaux, les passages privés, les ponts, les passages en dessous des voies, en général les inspections qui incombent aux ingénieurs de la Commission.

SERVICE DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION.

A ce service incombe l'inspection des chaudières des locomotives et de leurs accessoires, l'inspection des appareils de protection sur les wagons et les locomotives, les enquêtes sur les accidents qui ont causé des blessures corporelles ou des pertes de vie, les rapports sur les emplacements des gares, sur les moyens de protection aux croisements des chemins publics et sur la manière dont les compagnies de chemins de fer s'acquittent du service des trains et des gares.

L'annexe " C " contient un rapport complet et détaillé du chef du département de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS.

En examinant le rapport du chef du service de l'exploitation on constatera d'après l'état comparatif des personnes tuées et blessées que le nombre des accidents parmi les voyageurs et les employés de chemins de fer indique un augmentation marquée auprès de l'année précédente 1915-1916, mais qu'il y a une diminution quant à ceux qui ont empiété sur la propriété des compagnies. Le nombre des voyageurs tués et blessés au cours de l'année finissant le 31 mars 1916 a été de 157, et pour l'année finissant le 31 mars 1916-17, il fut de 296, une augmentation de 138. Le nombre total des employés tués et blessés pour l'année 1915-16 fut de 908, et pour l'année 1916-17, 1,329, une augmentation de 421. A ce sujet on constatera en examinant le tableau ci-dessous que le nombre total des voyageurs transportés sur les chemins de fer indique une augmentation notable, et que le nombre des employés de chemins de fer augmente en nombre et ces faits doivent être considérés relativement à l'augmentation dans le nombre total des tués et blessés.

La Commission attire de nouveau l'attention sur les états comparatifs fournis par le chef du service de l'exploitation, indiquant en détail les accidents survenus au cours des cinq dernières années aux croisements de chemins publics. Ils accusent 556 accidents, dont 252 pertes de vies et 477 personnes blessées. Il y a eu 151 accidents à des croisements protégés, soit 66 pertes de vie et 122 personnes blessées; et 415 accidents à des croisements dépourvus d'appareils protecteurs, soit 186 fatalités et 355 blessés.

Au cours de l'année 1916-17 il y eut 36 accidents d'automobile à des passages à niveau, dans lesquels 20 personnes furent tuées et 54 blessées. Vingt-neuf de ces

accidents eurent lieu à des passages à niveau non protégés, alors que 14 personnes furent tuées et 46 blessées. Ces chiffres indiquent une augmentation considérable auprès des accidents d'automobiles de l'année 1915-1916, alors qu'il n'y eut que 6 personnes de tuées et 4 de blessées, et la Commission est à prendre des mesures pour établir quelle serait la meilleure méthode de protection à adopter aux passages à niveau où les automobiles circulent en grand nombre.

Ainsi qu'il a déjà été constaté il arrive très souvent que le public ne fait aucun cas des dispositifs de protection employés, soit en rampant au-dessous des barrières ou en les contournant, ou en essayant de traverser la voie ferrée nonobstant l'avertissement que donnent les sonneries électriques.

Le tableau suivant établit des comparaisons entre le nombre total des voyageurs transportés par les compagnies de chemins de fer. et le nombre des voyageurs tués ou blessés donne les mêmes renseignements concernant les employés et indique le nombre des empiètements qui ont causé la mort des délinquants ainsi que le pourcentage de ce dernier nombre comparé aux personnes tuées durant l'année. Les chiffres qui expriment le nombre total des passagers et d'employés transportés sont, pour l'année finissant le 30 juin 1916, les derniers compilés et sont tirés des statistiques des chemins de fer du Canada publiées par le ministère des Chemins de fer et des Canaux.

Voyageurs:	
Nombre de voyageurs transportés en chemins de fer	49,027,671
Nombre de voyageurs tués	16
Nombre de voyageurs blessés	280
Employés:	
Nombre d'employés de chemins de fer	144,770
Nombre d'employés tués	155
Nombre d'employés blessés	1,174
Empiètements	
Nombre de délinquants tués	129
Soit 43 pour 100 du total de 300.	

Il est à remarquer que parmi les accidents que l'on pourrait désigner comme accidents évitables se trouvent ceux qui furent coupables d'empiètement, c'est-à-dire 129 tuée et 79 blessés. Ceci est une diminution de 14 parmi les tués et 23 du nombre des blessés auprès de l'année 1915-16.

Le tableau suivant indique par province le nombre total de tués et de blessés parmi ceux qui se sont rendus coupables d'empiètement en 1915-1916:

Provinces.	Tués.	Blessés.
Ontario	70	54
Québec	31	10
Manitoba	5	5
Saskatchewan	10	2
Alberta	2	3
Colombie-Britannique	7	2
Nouvelle-Ecosse	3	2
Nouveau-Brunswick	1	1
Yukon	....	—
	129	79

SERVICE DE L'INSPECTION DES INCENDIES, SERVICE DE LA COMMISSION.

Le service de l'inspection des incendies a été, comme par le passé. administré en coopération avec les diverses organisations de protection contre le feu fédérales et provinciales. Au cours de l'année soixante-treize fonctionnaires de ces organisations étaient employés à titre de fonctionnaires locaux de la Commission, relativement à la mise en vigueur des différents règlements contenus dans l'ordonnance générale n° 107.

Des lettres concernant des patrouilles spéciales dans des régions boisées furent envoyées aux diverses compagnies suivantes: *Algoma Central & Hudson Bay, Esquimalt and Nanaimo, Canadian-Northern,* Pacifique-Canadien, *Edmonton, Dunvegan*

and British Columbia, Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, *Great-Northern, Kettle-Valley,* Témiscouata, *Victoria and Sydney, Western Canada Power.* Outre les mesures de patrouilles spéciales, les différentes compagnies de chemin de fer ont transmis à tous leurs employés réguliers des instructions relatives aux moyens d'éteindre les incendies et aux rapports à en faire, ceci eut de bons résultats.

Les règlements concernant les coupe-feu étaient semblables à ceux de 1915 et furent envoyés aux compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, *Canadian-Northern, Edmonton, Dunvegan and British Columbia,* Grand-Tronc-Pacifique et *Great Northern.* Durant la saison l'on construisit des coupe-feu sur un total de 11,398·60 milles dans les provinces des prairies, d'après les règlements prescrits par le chef du service de l'inspection des incendies.

Dans les régions boisées l'on rapporta 388 feux directement attribuables à des causes de chemins de fer, sur un total de 558 feux prenant origine à 300 pieds de la voie le long de lignes soumises à la juridiction de la Commission. Ceci est une diminution de 128 sur le nombre des feux en 1915. Les feux directement attribuables à des causes de chemins de fer représentent donc 69 pour 100 du total, 18 pour 100 proviennent de causes étrangères aux chemins de fer, et 13 pour 100 sont attribués à des causes inconnues. Sur les 388 incendies attribuables à des causes de chemin de fer, 101, ou 25 pour 100 sont des feux insignifiants qui ne firent aucun dommage. 287 feux, ou 74 pour 100 furent plus considérables et brûlèrent sur une étendue de 11,285 acres évalués à $35,559. Le dommage total de tous les feux)s'élève à $39,471. Sur ce nombre 90 pour 100 sont causés par les chemins de fer, 8 pour 100 ont des causes connues autres que ces dernières, et 2 pour 100, feux d'origine inconnue. Donc sur toutes les lignes soumises à la juridiction de la Commission par tout le Canada, les feux dans les régions boisées directement attribués aux chemins de fer causèrent des dommages pour environ $35,559 seulement, ce qui est remarquablement bas si l'on considère les conditions défavorables de la température, et ce qui est de plus grandement à l'éloge des chemins de fer intéressés.

L'annexe "D" contient un rapport complet établissant des statistiques de feux de forêts.

ROUTINE DE LA COMMISSION.

DIVISION DES ARCHIVES.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, il n'y a pas eu de changement dans le personnel de cette division.

Ci-dessous se trouve un tableau donnant le nombre des demandes de dossiers et de lettres reçues au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917, ainsi que le nombre d'ordonnances rendues:

Demandes	3,320
Dossiers reçus	3,131
Lettres expédiées	30,270
Ordonnances rendues	1,065

TABLEAU D'HONNEUR.

Les membres suivants du personnel de la Commission se sont enrôlés et sont en activité de service en France dans les forces expéditionnaires canadiennes d'outre-mer:

E. E. Nelson, soldat, 11e bataillon;
W. Downes, caporal, 25e bataillon, 7e brigade, C.F.A.;
T. E. Dunsmore, soldat, 38e bataillon;
E. W. Wadsworth, sergent, 207e bataillon;
R. Harvey, soldat, 207e bataillon.
L. Bourgault, soldat, artillerie de siège.

Les vacances occasionnées par ces enrôlements n'ont pas été remplies.

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission et ayant trait aux divers articles de la Loi des chemins de fer, pour l'exercice terminé le 31 mars 1917.

Articles de la loi des chemins de fer.	1916.									1917.			Totaux.
	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	
Rescision d'ordonnances, art. 29	3	2	3	1	1		2	1	2	1	3		19
Règles et règlements, art. 30, 269, 367, 13						1			1	1			3
Prolongation du temps, art. 50				1	1	3	2	1					8
Emplacement d'une ligne, art. 157, 168		2		2		2	1		1				8
Correction de plans, art. 162		2											2
Chemin de fer, tel qu'on les construit, art. 164	4	2	1	1	1	1	1		2	1	2	2	18
Déviation d'une ligne, art. 167	1	1		1	2	3	1		1		2	3	15
Mines et minerais, art. 169, 171	1							1				1	3
Expropriation des terres, art. 172, 191	1			2			3	1	1	1		1	10
Appel à la cour Suprême		1							2			1	4
Compensation pour dommages, art. 192, 214				2								1	3
Lignes d'embranchement, art. 221, 226	12	23	27	24	20	28	19	21	22	13	14	14	237
Passages à niveau et bifurcations, art. 227, 229	3	4	8	6	1	4	5	4			1	1	37
Système d'enclenchement, art. 227	4		1	1	1		3	1	2	4	3	6	26
Passages à niveau, art. 235, 243	15	13	21	25	68	29	23	15	9	8	22	15	263
Détournements, art. 237	5	6	2	2	3	2		2			5	4	31
Protection aux passages à niveau, art. 243	4	3	7	10	6	2	15	5	7	6	5	2	72
Lignes télégraphiques et téléphoniques, art. 244				2					1	1	2		6
Raccordem. par télégraphe et téléphone, art. 245							1			1	2	1	5
Croisements de fils télégraphiques, art. 246		1											1
Croisements de fils téléphoniques, art. 246		1				1							2
Croisements de fils d'énergie, art. 246		1					1			1			3
Entente au sujet du téléphone, art. 248	3	8	9	6	7	4	9	7	4	9	7	6	79
Tuyaux à l'eau, art. 250						1		1		1			3
Tuyaux d'égout, art. 250		1	3	2	1		1	2	3	2			15
Ponceaux, art. 250	1	4		2	1		3	1			1		13
Croisements sur fermes, art. 252, 253	3	1	3	1	2	3	5	3	1	2	2	2	28
Gardes-bestiaux, art. 254, 255		1			1			1				1	4
Clôturage de l'emprise, art. 254	1	3	3	2				1			2	2	14
Construction sur les eaux navigables, art. 233					1	1	2				1		5
Ponts, art. 256, 257	6	8	9	6	3	3	5	2	3	14	10	4	73
Tunnels, art. 256, 257					1		1			1	1	1	5
Stations, art. 258	2	3	1	3	8	5	3	6	2	5	7	8	53
Condition des stations, art. 258	11	6	8	4	5	12	10	3	6	8	7	13	93
Aménagement de station et chefs de gare												1	1
Etablissement de chemins de fer, art. 261	3	3	4	4	1	1	3	2	1	1			23
Condition des chemins de fer, art. 262	2	3		7	10	5	2	6	3	5	2	5	50

Matériel roulant, art. 264, 268			1		1	3		2			1	1	9
Service des trains	5	4	1	2	7	5	2	1	1	4	13	8	53
Mise en activité des trains, art. 269	2				2			1	1		14		20
Obstruction au trafic, art. 279	3				2	1	1			1	5		13
Accommodation favorable au trafic, art. 284	6	6	8	7	3	4	5	2	2	5	4	8	60
Rapports concernant les accidents, art. 292, 293	20	21	25		13	11	18	22	8	9	14	12	173
Feux causés par les locomotives, art. 297, 298		2			2								4
Règlements concernant les taux de péage, art. 314	1	1	6		1		1	1					11
Système d'aiguillage, art. 317, 334	2	2	2	5	3	5	1		2	2	3	2	29
Classification des marchandises, art. 321	1		2	1	10					1	1	2	18
Formules des tarifs, art. 322, 339	1	1									1		3
Désapprobation des tarifs, art. 323	2	5		1	7		1				2	1	19
Tarifs officiels des marchandises, art. 327			1			1	3	1		2	2	3	13
Tarifs officiels pour voyageurs, art. 331												2	2
Règlement des taux à payer	1					1	3	2				1	8
Tarifs spéciaux, art. 329, 332	3	2	1	2			1	1	1		1		12
Tarifs conjoints, art. 335	1				1				1				3
Dispositions concernant le transport, art. 340		1					1	1	2	2	1	2	10
Taux des messageries, art. 348, 354			1		4	1	1				2		9
Transport par messageries, art. 352		1	2	3	2	2	2		1	3		2	18
Taux des téléphones, art. 355, 360	1							2		1			4
Ententes relatives au fusionnement, art. 361, 363	1			1			1	1			1		5
Entente concernant le trafic, art. 364				6	1		2	1					10
Enquêtes	3		1	2	3		3	3	1	11	9	12	45
Requêtes			2	3		2	2	2	3	13	4		31
Plaintes	59	87	74	73	82	78	91	94	128	158	256	211	1,391
Divers	11	11	8	6	6	4	10	7	9	14	13	13	112
Totaux	205	250	244	228	294	232	267	231	234	312	448	375	3,320

APPENDICE "A".

RÉCLAMATION DE LA "DOMINION MILLERS' ASSOCIATION" CONCERNANT L'AUGMENTATION DU MINIMUM DES POIDS POUR LE GRAIN ET LES PRODUITS DES GRAINS.

Une réclamation a été présentée concernant l'augmentation du minimum des poids pour le grain et les produits des grains. Les poids minima actuels étaient de 35,000 livres pour l'avoine et le sarrasin, 40,000 livres pour l'orge, le maïs égrené, le maïs Kaffir, l'orge mondé, les pois entiers, l'orge perlé, le seigle et le blé. Il a été proposé, pour les wagons d'une capacité de 60,000 à 70,000 livres, de porter le minimum des poids à 51,000 livres, du maïs égréné et du maïs Kaffir à 56,000, et pour les autres à 60,000.

La même disposition fut prise pour les wagons d'une capacité de 80,000 livres, et pour ceux de 100,000 livres des augmentations allant jusqu'à 80,000 livres furent établies.

Les objections soulevées furent d'abord celles relatives à l'augmentation du poids des grains, et en second lieu l'augmentation du poids des farines et des autres produits des grains. On n'alléguait pas que le poids minimum des tarifs proposés ne pouvait pas être chargé sur les wagons, mais on prétendait que les conditions se rapportant à la main-d'œuvre, au coût, au soin des wagons et à la manutention du grain en transit vers les entrepôts de l'Ontario ouest ou revenant de ces entrepôts rendaient ces sortes de chargements difficiles. En général, on appuyait sur les conditions commerciales déjà établies. L'objection présentée contre l'augmentation du poids sur la farine et les autres produits des grains était que les conditions commerciales avaient été ajustées aux poids minima existants, et que toute augmentation du minimum rendrait plus difficile, et en certains cas impossible, le mouvement rémunérateur des wagons.

La décision de la Commission fut la suivante:

Mais la capacité physique n'est pas le seul critérium, ainsi qu'on l'a vu pour la manière dont les poids pour la farine et les produits des grains ont été établis, suivant qu'expliqué par M. Tilston dans sa déposition. Les chemins de fer, dans les tarifs qu'ils cherchent maintenant à modifier, en sont aussi venus à la conclusion que la différence des conditions était un facteur qu'il fallait considérer. Dans les tarifs modificateurs, ils reconnaissent aussi que les différences des conditions ayant trait aux poids minima des grains dans différentes sections, sont un facteur qu'il faut considérer. La Commission a reconnu, en matières de classification et de tarifs, que les conditions ou obligations commerciales déjà établies, tout en ne constituant pas nécessairement des obstacles concluants, doivent être considérées.

Aucune règle générale ne peut être établie. Chaque cas doit être considéré suivant ses propres mérites. C'est une question de jugement de décider ce qui est une bonne moyenne entre la capacité physique du wagon et l'intérêt public, et les conditions dans lesquelles les affaires peuvent se faire.

En ayant dûment égard aux conditions alléguées, un cas a été établi pour augmentation dans les poids, mais non pas dans la pleine mesure proposée par les tarifs.

Les augmentations pour les produits des grains, autres que les farines, sont justifiées. Pour ce qui est de la farine, une augmentation de 45,000 livres est justifiée pour les wagons ayant une capacité de 60,000, et 70,000 livres. Les poids minima, tels que proposés dans les tarifs, sont justifiés pour les wagons les plus grands.

Les tarifs contiennent une disposition pour les poids minima dans les wagons d'une capacité de 100,000 livres, les poids minima des grains étant suivant que déjà indiqués. En ce qui concerne les produits des grains, on exige 60,000 livres pour un wagon de 100,000 livres; pour le malt, 54,000 livres; la farine, 70,000 livres.

On s'est opposé à ce que ces poids fussent consignés dans les tarifs, en faisant remarquer que le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc ne construisaient pas de wagons de 100,000 livres, et n'avaient pas l'intention d'en construire. Le seul chemin de fer dont on ait pu fournir un example à ce sujet était l'Intercolonial, et il y avait lieu de craindre que si le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc fournissaient de semblables wagons les expéditeurs seraient les premiers à en souffrir par suite de l'obligation où ils se trouveraient de faire de plus lourds chargements.

La Commission a déjà décidé, dans la cause *Kootenay Shingle Company, Limited* vs *Great Northern Railway*, dossier 26,018, que quand un chemin de fer possède le type de wagon demandé pour son équipement, et a fourni pour sa commodité un wagon plus grand, alors le minimum doit être la règle. La même règle s'applique ici. Quand un expéditeur désire employer un wagon de 60,000 ou 70,000 livres et demande un pareil wagon et que la compagnie de chemin de fer lui en fournit un plus grand, alors le minimum de la plus petite capacité doit être la règle, en supposant, naturellement, que le chargement réel n'excède pas le maximum du type de wagon demandé.

La notation suivante est indiquée sur le tarif du C.P.R., C.R.C. n° E-2907, C.R.C. n° E-2715, C.R.C. n° E-3120 et C.R.C. n° E-2480; " Chargements mixtes—sur chargement mixtes on imposera le taux le plus élevé et le plus grand poids minimum."

M. Watts, dans une communication incluse dans le dossier, désire que cette notation soit considérée.

La notation comprise dans le tarif qu'il n'est pas proposé de modifier était que " les chargements de grains mélangés seront reçus au poids minimum, pour plus de commodité, dans le wagon prenant le minimum le plus élevé ". Cependant, cette notation ne paraît pas sur le tarif ayant trait au trafic venant des lacs.

Le règlement 2 de la classification stipule que "quand des articles apparaissant sous un en-tête distinctif sont de la même classe dans les chargements de wagons, le poids minimum le plus élevé pour pareille classe doit être la règle ".

La notation, suivant qu'établie dans les tarifs modifiés projetés, est donc ainsi conforme à la classification. Etant donné que c'est la classification qui est la règle, il n'est pas nécessaire en réalité de porter la notation sur les tarifs. Les tarifs ont été vérifiés et il semble que les diverses marchandises sont transportées aux mêmes taux entre les mêmes points.

Les poids minima augmentés trouvés justifiables pour la farine ne doivent pas être mis en vigueur tant que le poids minimum modifié pour ce qui est des wagons de 60,000 et 70,000 livres n'aura pas été couvert par le tarif; et les poids minima augmentés pour les produits du grain, autres que la farine, ne doivent pas être mis en vigueur tant que les poids minima modifiés pour la farine n'auront pas été mis en vigueur.

Les faits sont pleinement établis dans le jugement du commissaire McLean, en date du 30 mars 1917, jugement auquel ont participé le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN POUR UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT AU GRAND-TRONC D'ASSUMER PARTIE DU COÛT DU TERRAIN ACQUIS DU DÉPARTEMENT DES RESSOURCES NATURELLES DU PACIFIQUE-CANADIEN, POUR LA CONSTRUCTION D'UNE VOIE ENTRE LE PACIFIQUE-CANADIEN ET LE GRAND-TRONC, À FROBISHER, SASK.

Jugement du commissaire Goodeve, en date du 29 mars 1917.

Cette cause a été entendue à Winnipeg le 12 juin 1916, alors que le jugement fut réservé.

Bien que la somme dont il soit question soit purement nominale, le principe à décider est extrêmement important, particulièrement pour le Pacifique-Canadien, par suite de l'étendue considérable de terrain possédée au nom de la compagnie, mais non employée, pour des fins de chemin de fer. L'argument de la compagnie du Pacifique-

Canadien étant que le terrain en question n'avait jamais été considéré comme étant détenu pour des fins de chemin de fer, ni indiqué comme étant dans les limites de son droit de parcours, l'article 176 de la loi n'était pas ici applicable, et on devait considérer le terrain sous tous rapports comme étant possédé par des particuliers ou des tierces parties. La réponse du Grand-Tronc-Pacifique était que cette affaire n'était pas différente de celle d'Orillia.

Il a été démontré à l'audience, et l'examen de l'affaire Orillia démontre aussi que le point en question est tout à fait différent de celui d'Orillia. Dans ce dernier cas, il a été clairement démontré que le terrain en litige était employé pour des fins de chemin de fer et comme partie du droit de parcours du Grand-Tronc.

Le jugement a été que les terrains possédés par une compagnie de chemin de fer, qui n'étaient pas physiquement partie de l'entreprise du chemin de fer, ni achetés ni obtenus pour des fins de chemin de fer, ni n'étaient employés pour aucun objet semblable, ne devaient pas relever de l'article 176 de la Loi des Chemins de fer, mais devaient être considérés comme étant des terrains appartenant à des particuliers et devaient relever des clauses de la loi concernant l'expropriation de semblables terrains.

Pour toutes ces raisons, il a été enjoint à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de payer sa quote-part du terrain en question.

AUGMENTATION DES TARIFS DES LACS ET DES CHEMINS DE FER À PARTIR DES STATIONS DANS L'EST DU CANADA JUSQU'À FORT-WILLIAM ET AUTRES POINTS DES LACS.

Cette affaire a été soumise à la considération de la Commission comme suite à la protestation du *Board of Trade* de Montréal contre les tarifs des compagnies de chemins de fer élevant les taux pour le sucre sur les lacs et les chemins de fer jusqu'à Fort-William et autres points des lacs. Les compagnies de chemins de fer furent sommées par la Commission de justifier les augmentations projetées, et l'afiaire fut soumise à la Commission à sa séance du 20 mars 1917, alors que les parties immédiatement intéressées étaient représentées.

Il fut démontré à l'audience que nombre d'autres tarifs de marchandises, ainsi que des tarifs de classes, se trouvaient en même posture que les tarifs applicables aux sucres; et que, par conséquent, quelle que pût être la justification pour augmenter les droits sur les sucres, les autres taux couverts par les mêmes tarifs se trouvaient de la sorte justifiables.

Le jugement a été que la Commission n'avait pas d'autre juridiction sur les taux demandés ou sur la division des taux des lacs et des chemins de fer demandés par les différentes compagnies, ayant en service des bateaux sur le Saint-Laurent ou les grands lacs, que celle affectant les taux sur les steamers du Pacifique-Canadien. Les conclusions ont aussi été que les taux qui touchaient ici aux chemins de fer ne devaient pas être considérés comme excessifs en comparaison avec les taux locaux de chemins de fer entre les mêmes points. Il a été pareillement décidé que les compagnies de chemins de fer pouvaient à leur discrétion prendre les mesures nécessaires pour faire face à la concurrence des voies d'eau, et pouvaient aussi déterminer l'étendue des mesures à prendre, et que par conséquent la Commission ne pouvait pas intervenir dans les tarifs déjà soumis.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de l'adjoint du commissaire en chef M. Scott, en date du 29 mars 1917, jugement auquel ont participé le commissaire McLean et le commissaire Goodeve.

MAXIMUM DE LA LONGUEUR DES TRAINS SUR LES CHEMINS DE FER CANADIENS.

On a fait observer que dans les conditions financières actuelles, et vu l'insuffisance de matériel roulant, et l'importance d'avoir un mouvement de marchandises aussi considérable que possible, la Commission n'était pas justifiable de prendre aucune décision à cet égard. Il a aussi été exposé que quand la guerre sera terminée et que les conditions seront devenues plus normales, tout cela pourra être plus amplement considéré.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 24 mars 1917, jugement auquel ont participé le commissaire en chef Drayton, l'adjoint du commissaire en chef, M. Scott, et le commissaire Goodeve.

RÉCLAMATION DE LA "WESTERN CANADA FLOUR MILLS CO., LIMITED", GODERICH, ONT., AU SUJET DE TAXE D'ARRÊT DE 2 CENTS.

La compagnie pétitionnaire reçoit son grain de l'ouest par voie des lacs, et comme il n'y a aucun trajet par chemin de fer il n'est perçu aucun droit de minoterie en transit. La chose avait déjà été soumise à la Commission en 1908. On a alors fait remarquer que, pour le trajet Goderich-Montréal, en vertu du tarif actuel, celui qu'il faudrait demander serait de 15 cents. Le chemin de fer avait exigé un tarif de 12 cents, et la Commission avait décidé que ce tarif serait continué, la base sur laquelle on était tombé d'accord étant celle applicable aux marchandises.

La requête actuelle était basée sur l'allégation qu'il était demandé, en réalité, une taxe de 2 cents, comprise dans le tarif de 12 cents, pour un service de minoterie en transit qui n'existait point, et que par conséquent le tarif devait être abaissé à 10 cents.

La commission décida que la base-marchandises de 12 cents ne considérait pas qu'une portion spécifique de ladite base, c'est-à-dire 2 cents, était désignée pour un arrangement quelconque d'arrêt qui serait applicable au service de minoterie en transit. Elle considéra qu'ordinairement un tarif de 18 cents jusqu'à Montréal serait exigeable, et que ce qui avait été accordé était un tarif base-marchandises qu'elle ne serait pas justifiable de changer.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 21 mars 1917, jugement partagé par le commissaire en chef.

TARIFS PAR CHEMINS DE FER ET LES LACS, TORONTO À POINTS DE L'OUEST, PAR LE "CANADIAN-NORTHERN".

Une réclamation ayant été présentée à la commission par M. John P. H. Stevenson, courtier de douane, Toronto, qu'alors que le *Canadian-Northern* a des tarifs voie de terre et des lacs de Orono et Yarker, points non soumis à la concurrence à l'est de Toronto, le tarif C. R. C. n° E-771 des lignes de l'est des lacs et voie de terre de la compagnie n'indique aucun tarif à partir de Toronto, qui est le point où commence le mouvement des lacs.

La commission décida que la clause de courte et longue traction, paragraphe 3 de l'article 326, s'applique à ce cas, et que les tarifs directs de Toronto ne peuvent pas être plus élevés que les tarifs directs de Orono, Yarker, et autres points du *Canadian-Northern* à l'est, par voie de Toronto.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de l'adjoint du commissaire en chef, M. Scott, en date du 26 février 1917, jugement approuvé par M. le commissaire McLean.

COÛT DU MAINTIEN DU TUNNEL DE L'AVENUE BIRCH, "TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RY.", HAMILTON, ONT.

Par ordonnance n° 15090, en date du 11 octobre 1911, telle que modifiée par ordonnance n° 19945, en date du 2 août 1913, la ville de Hamilton a été autorisée a construire un tunnel sous les voies du chemin de fer *Toronto, Hamilton & Buffalo,* afin de prolonger l'avenue Birch dans une direction nord.

La Commission décida qu'une ordonnance devait être rendue pour que le tunnel fût maintenu par la ville.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de M. Scott, adjoint du commissaire en chef, en date du 26 février 1917, jugement partagé par M. le commissaire McLean.

RÉCLAMATION DU "BOARD OF TRADE" DE VANCOUVER CONTRE L'AUGMENTATION DES TAUX DE FRET SUR LES CONSERVES ET LES FERRONNERIES CONSIGNÉES À DES POINTS SUR LA CÔTE DU PACIFIQUE.

La suspension du tarif a été demandée par le *Board of Trade* de Vancouver. Afin d'obtenir une suspension du tarif, il fallait établir un cas *prima facie*, et les règlements du *Board of Trade* indiquent ce qu'il faut faire à ce sujet. Des protestations furent aussi reçues d'autres parties.

Après avoir considéré la chose, la Commission se prononça ainsi qu'il suit:

Il appert que la Commission du commerce entre Etats a constaté, 40 I.C.C. 35, 5 juin 1916, que la concurrence par eau par voie du canal de Panama est moins efficace. On lit à la page 88:

> " Il résulte de tous les exposés qui ont été faits qu'il n'y a dans le moment aucune concurrence efficace entre les deux côtes, et qu'il est peu probable qu'il se produise aucune concurrence importante par voie d'eau durant la présente année civile, nonobstant toute action que la Commission pourrait prendre au sujet de ces pétitions."

Il est avéré, à la page 39, que:

> " Dans la situation actuelle, les taux des chemins de fer sur toutes ces marchandises "C" venant de territoires de l'est aux points terminaux de la côte du Pacifique sont cependant plus bas que les conditions actuelles ne le demandent, alors que dans le même temps des taux plus élevés sont exigés à des points intermédiaires."

Les conserves et les ferronneries sont comprises dans l'annexe "C" en question.

A la suite de cette décision, les taux des territoires de l'est à points terminaux de la côte du Pacifique ont été augmentés.

A la suite de la décision de la Commission du commerce entre états, 32 I.C.C., 611, 29 janvier 1915, des taux réduits furent établis, le 15 août 1915, de Chicago par les chemins de fer des Etats-Unis, la réduction sur les conserves étant par exemple de 15 cents. La réduction fut trouvée justifiée pour la voie de terre par la Commission du commerce entre états, et à la suite de cela les taux, au Canada, furent abaissés de 10 cents le 18 décembre 1915.

Les taux à partir de Chicago, mis en vigueur le 30 décembre 1916, furent en général augmentés de 10 cents pour les chargements de wagons, et cela, ainsi qu'il a été indiqué à la suite d'une déclaration que la concurrence par voie d'eau à la côte était moins efficace.

Les taux canadiens auxquels on s'est opposé sont des augmentations de 10 cents sur les taux établis le 18 décembre 1915. Toute la situation tient à la question de la concurrence par voie d'eau, à laquelle les chemins de fer du Canada ont pu faire face dans une certaine mesure quand la concurrence était plus efficace, et à laquelle ils doivent maintenant faire face à un moindre degré quand cette même concurrence est moins efficace. Cela n'est pas contraire à la loi des Chemins de fer.

Un cas *prima facie* pour suspension n'a pas encore été établi.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 9 février 1917, jugement partagé par M. le commissaire en chef Drayton.

REQUÊTE POUR ORDONNANCE AUTORISANT LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC À REMBOURSER DES TAUX DE FRET DE MIDLAND, ONT., À CLEVELAND, OHIO.

Ce qui est ici en question c'est une différence dans les taux sur le bois de Penetang à Cleveland, comparativement aux taux de Midland à Cleveland.

La compagnie de chemin de fer allègue que cette différence se justifie en se basant sur la concurrence par voie d'eau. Une analyse des tarifs a été faite, et il a été

indiqué dans quelle mesure les taux dans le territoire en question à des points des Etats-Unis avaient été groupés. La déclaration suivante a été faite par la Commission.

Des exemples de ce qui se pratique pour les taux à des points de l'intérieur ont été donnés. Kalamazoo, Mich., et Johnston, Pen., peuvent aussi être mentionnés comme étant des points de l'intérieur pour lesquels les taux de Meaford et Penetang sont les mêmes. Un examen de l'échelle des taux démontre que cela est le cas en ce qui concerne les taux normaux pour tout le territoire des Etats-Unis couvert par le tarif.

Le Grand-Tronc, par son tarif C.R.C. n° 56, en vigueur le 15 novembre 1899, avait un taux de 10 cts à partir du groupe Penetang-Meaford jusqu'à Black Rock, alors qu'à partir du groupe Huntsville le tarif était de 1 cent de plus. Huntsville est à 93 milles de Midland, et il y a 44 milles de plus pour arriver à Black Rock. Cette différence a été portée sur divers tarifs déjà communiqués, et il appert que les compagnies ont établi un tarif de Huntsville à Cleveland en ajoutant au tarif Penetang la différence existant dans les tarifs pour Black Rock.

Les tarifs à partir de Huntsville, North Bay et Whitney ont été établis sans considérer si le point de départ était sujet ou non à la concurrence par voie d'eau. Huntsville, à 84 milles de Allandale, a été majoré de 1 cent en plus de Penetang, qui est à 39 milles de Allandale. North Bay et Whitney ont 4.7 cents en plus de Penetang; c'est-à-dire que leur distance réunie de 125 milles, comparativement à la distance ajoutée de Midland de 0·3 mille, représente une différence de tarif de 1·6 cent.

Les recettes tonnes-milles et wagons-milles sur les tarifs en vigueur pour les points en question peuvent être comparées ainsi qu'il suit:

A Cleveland.	Milles.	Taux.	Taux par tonne-mille.	Recettes wagons-milles pour minimum de 34,000 livres.
De Penetang	378.1	16.3	.862c.	14.66c.
" Midland	378.4	19.4	1.025c.	17.43c.
" Huntsville..	422.5	17.3	.819c.	13.92c.
" Whitney	504.9	21.0	.832c.	14.14c.
" North Bay.	503.5	21.0	.834c.	14.18c.

En ayant dûment égard aux dispositions de groupement qui ont été utilisées, en ce qui concerne le mouvement de ces affaires et les recettes respectives telles qu'indiquées, l'ajustement de tarif Midland-Cleveland établit une différence injustifiable en ce sens qu'il excède le tarif de 16.3 cents demandé à partir de Penetang, et devrait être ajusté sur la même base.

Les faits sont pleinement établis dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 5 février 1917, jugement partagé par M. Scott, adjoint du commissaire en chef, et par M. le commissaire Goodeve.

REQUÊTE DE L'AGENCE DE BARDEAUX DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE POUR PRIVILÈGE D'ARRÊT.

Jugement du commissaire Goodeve, en date du 26 janvier 1917, et approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire McLean.

Cette affaire fut pour la première fois soumise à la considération de la Commission par lettre du 23 juin 1916, adressée à sir Henry Drayton comme président de la Commission des chemins de fer, par M. Hyde, secrétaire de l'agence ci-dessus, dans laquelle il demandait un privilège dit *Milling and Sorting-in-transit.* L'audience fut fixée au lundi, 26 juin, à Vancouver, alors que M. Hyde comparut en personne pour les pétitionnaires.

Il se trouva, à l'audience, que la demande n'était pas réellement pour le privilège indiqué ci-dessus, mais que c'était une demande pour comprendre la consolidation des bardeaux et du bois devant être fournis par les différentes scieries en chargement mélangé et expédiés sous l'empire d'un même tarif de marchandises pour chargement de wagon.

Les pétitionnaires alléguaient, en faisant leur réclamation, que la compagnie *Great-Northern*, opérant dans ce district, avait un tarif allouant ce privilège, mais le président de la Commission fit remarquer qu'à moins qu'on pût prouver qu'il y avait une distinction injuste la Commission ne pouvait pas avoir juridiction pour rendre l'ordonnance.

La chose n'ayant pas été prouvée, la demande fut refusée.

RÉCLAMATION DE LA "MUNITIONS AND MACHINERY CO., LIMITED", SOREL, CONCERNANT LA DEMANDE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTRÉAL ET SUD, POUR TARIF MAJORÉ DE 2½ CENTS PAR 100 LIVRES SUR ENVOIS D'OBUS, SOREL À MONTRÉAL, POUR LE COMPTE DE "L'IMPERIAL MUNITIONS BOARD".

Un tarif de 11½ cents, Sorel à Montréal, a été cité. La compagnie pétitionnaire a allégué que le tarif en question était destiné à concurrencer le tarif par voie d'eau. Le chemin de fer prétendait que le tarif était simplement pour livraison locale à Montréal, et que la majoration de 2½ cents par 100 livres devait être portée en compte pour couvrir les opérations des points terminaux et d'exportation à Montréal.

Les conclusions de la Commission ont été comme suit:

En tant que partie des opérations du tarif, il est exposé que, entré en vigueur le 21 octobre 1916, en vertu du supplément 1 au tarif C.R.C. 580, le chemin de fer Québec, Montréal et Sud a convenu avec le Grand-Tronc d'absorber la taxe terminale sur les envois de pièces d'obus à compter du 21 octobre 1916 jusqu'au 25 novembre 1916; mais que l'intention n'était pas que cela devait être rendu applicable aux envois effectués avant le 21 octobre.

Les chemins de fer ont parlé de la valeur des pièces forgées. Cela ne paraît pas être important, car il ne semble pas qu'on en ait fait un sujet de discussions dans les négociations préliminaires. Le chemin de fer déclare qu'en établissant le tarif du 21 octobre, les représentants de la *Munitions and Machinery Co., Limited,* ont convenu que si l'absorption avait lieu du 21 octobre au 25 novembre, la chose ne serait pas considérée comme constituant un précédent, soit pour les envois faits avant le 21 octobre ou pour les envois qui pourraient être faits durant 1917.

Dans la réponse de la *Munitions and Machinery Co., Limited,* il est dit que quand le trafic fut demandé à la compagnie, il n'avait pas été question de savoir si ce trafic était pour mouvement local ou pour exportation; et on a fait remarquer, ainsi que la chose était du reste évidente, que personne n'ignorait quelle était la destination des obus. Il a aussi été exposé que la déclaration du chemin de fer que le supplément au tarif, dont il vient d'être parlé, ne serait pas considéré comme précédent, établit une condition qui n'avait été aucunement discutée entre la compagnie pétitionnaire et le représentant du chemin de fer.

Les faits qui ont donné lieu à l'émission du tarif ont été exposés. La question est de savoir ce que la tarif signifie. La compréhension d'un tarif n'est pas une question de jugement. Ce tarif doit montrer à sa face exactement ce qu'il veut dire et à quel trafic il est applicable. A part le tarif C.R.C. n° 580, il n'y avait pas d'autre tarif en vigueur de Sorel à Montréal couvrant ce trafic, sauf un tarif de classe. Le tarif destiné à faire face à la concurrence par voie d'eau ne limitait pas le mouvement. Liberté entière était laissée, en vertu de ce tarif, d'avoir un mouvement local à Montréal ou de transborder à Montréal pour exportation. Chaque mouvement était couvert, en vertu du tarif, par le taux de 11½ cents; et le taux ainsi prévu était le seul taux légal que le chemin de fer avait droit, en vertu de la Loi des Chemins de Fer, de percevoir.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 25 janvier 1917, jugement approuvé par M. Scott, adjoint du commissaire en chef, et M. le commissaire Goodeve.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE CONCERNANT LA RÉPARTITION DU COÛT DE LA VOIE DE RACCORDEMENT À CALGARY, ALTA.

D'après l'analyse du mouvement concerné et d'après l'étude par la Commission de la coutume généralement suivie, laquelle veut que la ligne de chemin de fer la plus jeune détournant le mouvement d'une ligne plus ancienne ait à supporter le coût de l'établissement d'une voie de raccordement, le coût de la voie de raccordement en question doit être imposé à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement rendu par M. le commissaire McLean, en date du 23 janvier 1917, et approuvé par le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott, et M. le commissaire Goodeve.

REQUÊTE DE LA "GENERAL TRAFFIC SERVICE CO.," DE CHICAGO, ILL., EN FAVEUR DE LA "WOODS MOBILETTE CO.," CONCERNANT LA COMBINAISON DES TAUX SUR LES AUTOMOBILES ET LEURS ACCESSOIRES À PARTIR DE WINNIPEG, MAN., EN DESTINATION DE HARVEY, ILL.

La question soulevée ici est de rendre possible une combinaison des taux actuellement en existence de manière à permettre d'ignorer les taux d'entier parcours légalement établis, déposés au dossier et rendus publics.

On a maintenu que la Commission a établi, au cours de l'étude d'un certain cas se présentant au Canada, que c'est une proposition fondamentale, en vertu de la règle établie par la Loi des Chemins de fer, que lorsqu'un tarif, qu'il soit joint ou qu'il soit applicable seulement à certains endroits situés sur une seule ligne de chemin de fer, a été mis en vigueur conformément aux dispositions de la Loi des Chemins de fer, c'est le seul tarif légal concernant le trafic en question et entre les endroits désignés. *Dans l'affaire des taux d'entier parcours* vs *la combinaison des taux locaux, dossier 9754.* On peut référer aussi aux *Tarifs d'entier parcours sur le mouvement du bois de construction excédant la somme des taux locaux, dossier 24647*; et à la *Plainte de F. L. Gezler au sujet des taux d'entier parcours sur le fer en gueuse, de Welland à Montréal, excédant l'ensemble des taux de classification et du taux de faveur, dossier 26848.*

La route est ininterrompue de Winnipeg à Saint-Paul. Un taux mixte de 85 cents a été déposé au greffe de la Commission; ce dépôt au greffe est en conformité des statuts. On allègue en effet que le mouvement peut être interrompu et qu'une combinaison de taux peut remplacer le tarif d'entier parcours soumis au dossier. Cela n'est pas permis par les statuts, et la Commission n'est donc pas autorisée à approuver l'ajustement des taux tel que demandé.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement rendu par M. le commissaire McLean, en date du 22 janvier, et approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et le sous-commissaire en chef Nantel.

HARRIS ET ATWOOD *vs* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER "CANADIAN-NORTHERN," DOSSIER N° *27403.*

Les requérants ont demandé une traverse de ferme au-dessus de la voie de la compagnie du chemin de fer. La compagnie ne s'est pas opposée à la construction de la traverse à condition que les frais de construction et d'entretien soient supportés par les requérants. La compagnie de chemin de fer avait représenté que le transport de la propriété ne contenait aucune stipulation l'obligeant à construire une traverse à cet endroit et qu'elle ne pouvait pas être légalement tenue à le construire à ses propres frais.

Le commissaire en chef a maintenu (le 20 janvier 1917) que, bien que le propriétaire par contrat peut anéantir le droit à une traverse, le droit légal ne disparaît pas par induction, et nonobstant le fait que le transport du titre de l'emplacement de la voie ferrée pour considération pécuniaire comprend la valeur du droit d'une traverse de ferme aussi bien que la valeur du terrain requis, tel transport n'anéantit pas le droit

du propriétaire à sa propre traverse aux termes de l'article 252 de la loi. Il doit y exister une disposition expressément établie soit dans le transport du titre à la propriété de l'emplacement de la voie ou soit encore par une entente aux termes suffisamment clairs.

Ordonnance rendue permettant la construction de la traverse aux frais de la compagnie. Le commissaire en chef adjoint Scott, le sous-commissaire en chef Nantel et MM. les commissaires McLean et Goodeve ont partagé cet avis.

PLAINTE DE MM. "HAY & CO., LTD.", WOODSTOCK, ONT., ET DE "J. H. STILL MANUFACTURING CO., LTD.", ST. THOMAS, ONT., CONCERNANT L'AUGMENTATION DU CHARGEMENT MINIMUM DES WAGONS OUVERTS POUR LE TRANSPORT DES BILLES DE BOIS DESTINÉES À DES FINS DE FABRICATION.

L'augmentation du poids du chargement minimum pour le transport de billes de bois, sur wagons ouverts de 36 pieds, pour des fins de fabrication, soit de 35,000 livres à 50,000 livres, a soulevé de l'opposition. Il a été allégué qu'il était virtuellement impossible d'obtenir le chargement exigé, la remarque étant faite que les billes de bois étant coupées de diverses longueurs variant de 10 à 16 pieds, il était impossible de charger trois longueurs sur un wagon de 36 pieds et que pour atteindre le poids demandé il serait nécessaire de charger le wagon en disposant les billes en rang de trois longueurs sur un wagon de 36 pieds.

Un tableau a été soumis portant sur l'impossibilité de réglementer les longueurs des billes de bois de façon à obtenir le poids minimum imposé par chargement, et il a été aussi représenté qu'en vertu de l'entente conclue avec les fermiers qui coupent les billes et les apportent, il était impossible de les faire assortir à l'endroit de chargement, sans frais supplémentaires, de manière à permettre de charger les wagons pour obtenir le poids minimum imposé.

La compagnie a déposé comme pièces à l'appui démontrant des chargements excédant le poids minimum requis. Les requérants alléguèrent que les chargements faits dans les coupes forestières ne pouvaient pas servir d'exemple, parce qu'en ces endroits il y existait des dispositifs mécaniques pour le chargement qui ne pouvaient pas être utilisés par les requérants dans leur commerce.

La Commission a décrété ce qui suit:

Les difficultés d'effectuer le chargement dues aux méthodes nécessairement suivies dans ce commerce ont été exposées au long. M. Hay a remarqué avec une grande franchise qu'il ne serait pas profitable à la compagnie de faire couper les billes en longueurs plus courtes à cause de la perte additionnelle subie. Lui et ceux qu'ils représentent sont naturellement intéressés à obtenir le plus grand nombre de billes d'un arbre. On avance qu'il n'est pas possible de séparer les billes d'après leur longueur afin de permettre un chargement uniforme. Comme pièce à l'appui il a soumis un portrait montrant combien inégalement se fait, à l'occasion, le chargement.

La Commission a réglé cette question, dans certaines causes particulières, de l'influence, s'il peut y en exister, des dépenses spéciales des compagnies manufacturières sur les taux de transport des marchandises. Elle a décidé que les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues, aux termes de la Loi des Chemins de fer, d'égaliser le coût de la production par des taux plus bas de manière à permettre à tous les concurrents de courir les mêmes chances pour l'écoulement de leurs produits. *Canadian Portland Cement Co. v. G.T. and B. of Q. R. C., 9 Can. R. C., 211; Canadian Oil Co. v. G. T., C. P. et C. N. R. C., 12 Can. R. C., 357; Blaugas Co. v. Canadian Freight Association, 12 Can. R. C., 305; Dominion Sugar Co. v. Canadian Freight Association, 14 Can. R. C., 195.*

On peut aussi référer à la cause de *National Refining Co. v. C. C. C. & St. L., 20 I. C. C. R., 649.*

Dans la plainte de la Western Retail Lumbermen's Association of Winnipeg concernant l'augmentation du poids minimum des chargements de briques dans l'ouest du

Canada, dossier 9475-19, il a été démontré qu'une compagnie de chemin de fer n'a pas raison de déterminer le tarif pour le transport d'une certaine classe de marchandises d'après l'usage qui en sera fait et qu'il en est ainsi quand il s'agit de déterminer le poids minimum des chargements en se basant sur l'usage qui sera fait des marchandises transportées. Il fut de plus démontré qu'une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de faire la détermination des poids minimums des différentes sortes de chargements de telle manière à atténuer certains désavantages inhérents au commerce.

Il a été démontré que la question des poids minimums devait être étudiée au point de vue général de l'accommodation du plus grand nombre. L'usage général qui est fait de la marchandise concernée et la question de savoir comment l'arrangement répondait à cet usage ont dû être étudiée et il fut démontré que relativement à la plus grosse partie du commerce en briques il n'y avait pas eu d'objection contre le minimum imposé.

Dans la généralité des cas il n'y a pas eu d'objection au minimum de 50,000 livres. La preuve soumise fait voir que dans la majorité des cas ce minimum est et peut être exigé. La Commission n'a pas raison de rendre une ordonnance enjoignant de réduire d'une manière générale le poids du minimum pour la seule raison que dans un cas en particulier ce minimum pour la seule raison que dans un cas en particulier ce minimum est légèrement plus élevé que la capacité moyenne de chargement. La raison pour laquelle ce minimum est ainsi plus élevé c'est que cela résulte des conditions en lesquelles se fait le commerce. Le désavantage dont on se plaint fait partie du coût de la production. Le désavantage ne provient pas du chemin de fer, et la compagnie ne peut pas être raisonnablement tenue à atténuer ce désavantage.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement rendu par M. le commissaire McLean, en date du 20 janvier 1917. Le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire Goodeve ont abondé en ce sens.

HANGAR À MARCHANDISES Â NEW-TORONTO ET MIMICO, G.T.R.

Par l'ordonnance n° 25258, du 11 août 1916, la Commission approuva l'emplacement du hangar nouveau et de la nouvelle gare à voyageurs pour le village de Mimico, sur la section en commun du G.T.R. et du C.P.R. entre Toronto et Hamilton.

Avant la construction de ces édifices la corporation du village de New-Toronto présenta à la Commission une requête à l'effet de faire changer l'emplacement du hangar à marchandises à Mimico de manière à ce qu'il soit construit à environ un mille plus à l'ouest.

La Commission a décidé de rendre une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 25358 en changeant l'emplacement du hangar à marchandises tel que requis à New-Toronto.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef adjoint Scott, le 19 janvier 1917. Le commissaire en chef Drayton et M. le commissaire McLean ont abondé en ce sens.

CONGESTION DU TRAFIC—DOSSIER N° 27563.

La congestion du trafic surtout en ce qui concerne le charbon, le coke et les expéditions de grains n'était pas due seulement à l'insuffisance du matériel des compagnies de chemins de fer mais aussi à d'autres causes. Le commissaire en chef, après avoir passé en revue la situation et en référant longuement aux causes qui ont produit cette congestion explique les raisons du jugement rendu le 8 janvier 1917, en ces termes:

> Le devoir impérieux de la Commission est de voir d'abord à ce que le pays ne soit aucunement en arrière pour l'approvisionnement des matériaux nécessaires à la poursuite de la guerre. Cela veut dire, sans doute, que les facilités de transport requises par la commission impériale de munitions pour le mouvement des produits venant des différentes manufactures de munitions ou matériaux requis par l'Empire et ses alliés doivent être tenues suffisamment libres et

convenablement équipées. Cela veut dire aussi que le mouvement du grain et de la farine requis par la Grande-Bretagne et les nations alliées se fasse d'une manière complète et sans interruption.

Il est également du devoir de la Commission de voir que le mouvement des choses nécessaires à soutenir la vie de notre propre peuple et des matières premières pour notre commerce d'exportation dont dépend si largement l'échange et la situation financière du pays, n'ait nullement à souffrir.

La Commission a fait tous ses efforts pour faciliter le mouvement de ces marchandises avec l'équipement et les hommes compétents du service du transport des marchandises qui ont pu être utilisés. Pour remédier à la situation il a été décidé de diminuer la circulation des convois à voyageurs afin d'avoir plus de locomotives et d'hommes et à cette fin on a prié les compagnies de chemins de fer de discontinuer tous les trains à voyageurs qui n'étaient pas nécessaires. Des instructions précises ont été formulées relativement au service entre Hamilton et Toronto, territoire dans lequel il y avait une circulation quotidienne de quarante trains. Ordre fut donné d'annuler seize de ces convois; les compagnies avaient à choisir ceux qui pouvaient être rayés avec le moins d'inconvénient pour le public. Les restrictions concernant le service des trains à voyageurs doivent disparaître lors de l'ouverture de la navigation.

Le commissaire en chef adjoint Scott et MM. les commissaires McLean et Goodeve ont abondé en ce sens.

CONCERNANT UN MEILLEUR SERVICE DES TRAINS DE LA SUBDIVISION DE MASSENA-SPRINGS, G.T.R.

Il est question ici du service des trans entre Massena Springs et Montréal Des raccordements à de nombreux endroits ont compliqué la situation. On alléguait que le convoi quittant Massena-Springs partait trop à bonne heure le matin et des requêtes ont été déposées demandant que le départ du convoi fût fixé à deux heures plus tard.

Il y eut aussi une requête demandant la permission de voyager sur le convoi utilisé pour le transport du lait entre Fort-Covington et Montréal. La liste des noms sur la requête présentée fait voir les gens et les endroits intéressés.

La Commission a reconnu que l'heure matinale à laquelle se faisait le départ de Massena-Springs avait son côté désavantageux, mais a maintenu qu'il n'y avait pas un trafic suffisant pour justifier l'augmentation du service de trains pouvant avoir assez de trafic par lui-même entre Massena-Springs et Montréal, et qu'il était par conséquent nécessaire de combiner ce service avec celui du trafic local allant à Montréal.

Il fut aussi démontré que le changement demandé dérangerait l'horaire suivi et causerait plus d'inconvénients à ceux qui n'étaient pas représentés lors de la discussion au sujet de cette plainte.

Il fut établi relativement à la permission demandée de voyager sur le convoi destiné au transport du lait que ce dernier train avait été d'abord mis en circulation parce qu'il y avait eu des plaintes portant que ce trafic retardait le train à voyageurs allant à Montréal, et dans ces circonstances il ne semblait pas raisonnable d'imposer le nouveau fardeau d'un service à voyageurs sur ce convoi lorsque le but de l'installation de ce service pour le transport du lait était tel qu'on vient de le mentionner précédemment.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement rendu par M. le commissaire McLean le 8 janvier 1917. Le commissaire en chef adjoint Scott et le sous-commissaire en chef Nantel ont abondé en ce sens.

REQUÊTE DE " THE SHINGLE AGENCY " DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE RELATIVEMENT AUX EXPÉDITIONS DE CLOUS AVEC LES BARDEAUX.

Jugement de M. le commissaire Goodeve, rendu le 4 janvier 1917, et approuvé par M. le commissaire en chef Drayton.

Les requérants appuyaient leur réclamation pour traitement spécial sur la portée économique qui en résulterait en ce qui concerne une des principales ressources naturelles de la Colombie-Britannique.

Il fut démontré au cours du jugement qu'en faisant droit à la requête il y aurait une injustice de commise à l'égard des taux imposés aux autres expéditeurs et manufacturiers de clous; et aussi à l'égard des petits fabricants indépendants de bardeaux demeurant dans les districts éloignés et qui ne pourraient pas fournir les clous avec leurs bardeaux.

Pour ces raisons la requête est renvoyée.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LE SERVICE DES TRAINS AU CANADA—DOSSIER N° 1700-140.

Les compagnies de chemins de fer ont présenté une requête demandant une ordonnance modifiant les règlements concernant le service des trains au Canada de manière à ce que l'indemnité de surestarie pour chaque vingt-quatre heures soit augmentée de $1 à $4 et que le délai additionnel gratuit accordé au delà de quarante-huit heures en vertu des dits règlements soit aboli.

Sur la requête de la Commission les expéditeurs et les associations d'expéditeurs représentés lors de l'audition de la cause ont eu une entrevue avec les officiers des compagnies de chemins de fer dans l'espérance d'en arriver à une entente. La conférence a eu pour résultat de faire abandonner la requête et il fut convenu que le délai gratuit de quarante-huit heures serait maintenu à partir du moment que les wagons seraient désignés pour le déchargement.

La Commission émit une ordonnance pour faire effectuer les changements nécessaires aux règlements du service des trains au Canada afin de donner effet à cet arrangement.

L'entente convenue fut ensuite soumise aux *Boards of Trade* des provinces de l'ouest et la section de l'ouest de l'Association des Manufacturiers Canadiens. Quelques-uns de ces corps l'approuvèrent tandis que d'autres suggérèrent que l'indemnité de surestarie devrait être même plus élevée afin d'aider à conserver constamment en réserve le matériel roulant toujours en si grande demande. Certains marchands de bois et de charbon se sont opposés à cette entente. La Commission a maintenu qu'en dépit de ces objections l'entente conclue doit être adoptée dans l'intérêt public.

Le commissaire en chef donna ses raisons dans le jugement rendu le 23 décembre 1916, relativement à cet aspect de la question, en ces termes:

> Il ne faut pas oublier que de tout le charbon livré à Toronto—la seule ville à protester—provient des mines américaines, et le mouvement se fait en grande partie dans des wagons américains.
>
> Une bien plus grande partie du charbon expédié à Toronto est déchargée au moyen d'installations mécaniques plutôt que par des hommes, mais dans tous les cas, dans l'intérêt public, il faut donner effet à l'entente conclue et rendre plus facile le mouvement du charbon, même au prix de punir les marchands de Toronto par le paiement additionnel de 2 cents par tonne pour le troisième jour qu'il faudra peut-être retenir les wagons.

Passons à ce qui concerne le bois. La question était de savoir si les marchands de bois devraient avoir, oui ou non, une journée de plus. Dans la négative cela signifiait un taux de $1 par jour pour chaque wagon, soit un montant bien peu élevé par mille pieds.

Le commissaire en chef s'est exprimé ainsi:

> Le règlement n'est après tout que temporaire. Les expéditeurs l'ont accepté, non pas parce que les compagnies de chemins de fer avaient le droit d'augmenter l'indemnité de surestarie, non pas parce que les compagnies n'étaient pas elles-mêmes responsables des retards dans le transport dû au manque de force motrice et à cause de la disette de wagons, mais bien parce que l'on a compris que l'augmentation de l'indemnité était le seul moyen pratique de remédier dans une certaine mesure à la condition pressante résultant de la disette de wagons.

L'allocation réciproque de 45 cents fut augmentée à 75 cents par jour par wagon et une amende supplémentaire de $5 par wagon fut établie si le wagon prend une direction contraire aux lignes de ses propriétaires lorsqu'il serait utilisable pour les mouvements de retour. Cette amende de $5 serait payable si la compagnie étant en possession du wagon donne avis à la compagnie qui en est propriétaire du changement survenu dans le mouvement du wagon; si la compagnie propriétaire du wagon ne reçoit pas le dit avis, l'amende sera de $10 par wagon.

L'augmentation de l'indemnité sanctionnée par le jugement doit prendre effet le 1er janvier 1917.

Le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire McLean ont abondé en ce sens.

CLASSIFICATION DU " HEALTH SALT ".

La Commission a reçu une requête de " Harry Hone Co.", fabricants d'un produit connu sous le nom de " Health Salt ", demandant d'inclure ce dernier dans les articles de troisième classe de la classification canadienne de marchandises.

Cet article est vendu par différentes maisons à part des requérants, savoir "Canadian Health Salt" fabriqué par *E. G. West & Co., Toronto,* "British Health Salt" fabriqué à Hamilton, et " Khova Health Salt" importé et fabriqué à Manchester, Angleterre.

La Commission a maintenu qu'il ne serait pas possible d'établir pratiquement une classification qui donnerait l'énumération complète de tous les articles du commerce, ou même du commerce des drogues avec sa longue liste d'articles et produits brevetés; que le groupement des articles doit nécessairement se faire d'après des lignes plus ou moins élastiques. Elle a aussi maintenu qu'afin de permettre le transport des articles à bon marché à de longues distances il est élémentaire que la classification doit être faite selon le moyen des différents articles à supporter les frais du transport, de sorte que les articles de luxe et les choses qui sont expédiés en moins grandes quantités sont portés dans une classe plus élevée que les articles indispensables. De plus, bien que les conditions dues à la guerre exercent une certaine influence sur les taux elles ne doivent avoir aucun effet sur la classification. La requête a donc été renvoyée.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef adjoint Scott le 16 décembre 1916. M. le commissaire McLean a abondé en ce sens.

PLAINTE DE J. A. KAMMERER CONTRE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Il s'agit ici de la plainte de J. A. Kammerer contre la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; cette dernière aurait refusé de placer à sa disposition un wagon sur un tronçon commercial.

Il a été démontré que la compagnie du Pacifique-Canadien avait conclu une entente le 2 janvier 1914, avec la *Credit Valley Stone Company, Limited,* accordant à à cette dernière compagnie le droit d'utiliser le tronçon commercial relié à la ligne principale à certaines conditions.

La clause 12 de l'entente stipulait les conditions de son expiration.

La plaignante fit l'acquisition d'un broyeur et le fit transporter aux chantiers de la *Credit Valley Stone Co.* Plus tard cette compagnie fit banqueroute et l'entente avec la compagnie du chemin de fer relativement au tronçon fut annulée.

La Commission a maintenu qu'elle n'était pas autorisée à faire droit à la requête ultérieure et qu'une compagnie de chemin de fer est tenue d'accorder des facilités pour la réception et le chargement des marchandises aux endroits d'arrêt seulement et non pas en aucun autre endroit sur sa ligne entre les gares et que la demande doit être refusée.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef adjoint Scott le 16 décembre 1916. M. le commissaire McLean a abondé en ce sens.

REQUÊTE DE LA "CANADIAN NORTHERN TOWN PROPERTIES COMPANY, LTD.," ET DE LA "NATIONAL TRUST COMPANY, LTD.," ET DE " MACKENZIE, MANN AND COMPANY, LTD., DEMANDANT LA PERMISSION DE TRAVERSER LA VOIE DU CHEMIN DE FER " CANADIAN-NORTHERN ".

Ces requêtes ont été présentées conformément aux termes de l'article 237 de la Loi des Chemins de fer. Des avis de ces requêtes ont été servis aux municipalités intéressées ainsi qu'au ministère des Travaux publics à Edmonton pour la traverse dans l'Alberta, et aux commissaires des chemins publics de la province de Saskatchewan pour la traverse dans cette province. Les autorités provinciales n'ont soumis aucune objection à condition que le coût de la construction et de l'entretien soit supporté et payé par les requérants.

Les requérants ont démontré que leurs intérêts n'avaient pas un caractère permanent, ce qui était au contraire le fait pour les grandes routes; qu'en leur qualité de contribuables inscrits dans la municipalité ils payaient une forte proportion de toute dépense en vertu du mode ordinaire suivi pour la répartition des impôts; et que par conséquent le coût devrait être partagé entre les propriétaires. En d'autres termes le coût devrait être porté à la charge de la municipalité.

Le commissaire en chef a maintenu, pour les raisons données dans son mémoire du 6 décembre 1916, que les compagnies d'emplacements de ville cessant tout probablement d'exister une fois leurs terrains vendus et payés, il ne resterait aucun moyen pratique de les tenir dans l'obligation de subvenir aux frais d'entretien les dites traverses; et vu que toute la question était plutôt du ressort des autorités locales, la Commission devra étudier si comme question d'administration et de pratique elle doit continuer à autoriser des traverses sur les chemins publics à moins qu'elle n'en soit requise par le ministère intéressé du gouvernement local ou par la municipalité.

Le mémoire a été soumis aux autorités provinciales avec prière de présenter leurs vues à ce sujet donnant à la Commission la teneur des articles des différentes lois locales relativement à la détermination des chemins publics.

COUTUMES ÉTABLIES DANS LE TRANSPORT DE LA HOUILLE.

Ce qui a imposé à l'attention de la Commission la situation grave en ce qui regarde la question du charbon dans l'ouest c'est non seulement le manque de bras et les grèves dans les mines, mais directement la disette de voitures et le fait que les compagnies de chemins de fer refusaient de fournir aux exploiteurs de mines les wagons nécessaires pour transporter du charbon aux endroits situés sur d'autres voies. Le commissaire en chef, lorsqu'il a exposé les raisons à l'appui de son jugement rendu le 8 décembre 1916, a expliqué cette question sous toutes ses faces.

Des jugements antérieurs prononcés par la Commission déclaraient qu'on ne pouvait pas raisonnablement obliger les compagnies de chemins de fer à fournir des vagons pour un petit parcours sur leurs propres voies et un long parcours sur d'autres voies. *Imperial Steel and Wire Company v. Grand Trunk Railway Company,* 11, C.R.C., 395, ainsi que la *Canadian Pacific Railway Company v. Fort Nelson and Fort Sheppard Railway Company,* décidés par feu le commissaire en chef Killam, en 1906.

S'appuyant sur les décisions de ces autorités les compagnies ont, de temps en temps, refusé de fournir des vagons pour le transport à ces endroits qui n'étaient pas situées sur leurs propres voies.

La question a été étudiée par la Commission et en conséquence le *Canadian-Northern* à Drumheller a fourni des vagons ouverts pour servir à la livraison sur la voie du Pacifique-Canadien; et le Pacifique-Canadien à Lethbridge a fourni des vagons pour le transport aux endroits situés tant sur les autres voies que sur la sienne propre. La situation est devenue encore plus critique par suite des exigences du mouvement des grains, et l'on s'est efforcé de transporter la houille durant les mois d'été avant l'arrivée du gros mouvement des grains.

Le commissaire en chef:

Je suis d'avis que la Commission doit, d'abord, établir le principe général qui prononce impératif le mouvement du charbon, non seulement aux endroits sur un même chemin de fer, mais aussi à d'autres voies.

Les wagons doivent être fournis à cette fin tout autant que pour les convois à destination sur une même voie, en tant que ces vagons sont disponibles. Chaque fois qu'à la suite du raccordement à un point de correspondance la voie du départ obtient le long parcours dans le transport, cette voie est tenue de fournir les vagons. Lorsque le long parcours tombe à la voie destinataire cette dernière doit fournir les wagons. Lorsque la voie qui fait le long parcours du transport ne fournit pas les vagons parce qu'elle ne les a pas, alors l'autre compagnie sera tenue de les fournir bien qu'elle ne profite pas du long parcours; mais en retour du prêt de ses voitures, la compagnie qui les fournit pourra exiger de celle qui les utilise un tarif de $1.25 par jour au lieu du tarif ordinaire de 45 cents par jour, et ce tarif plus élevé sera perçu pour chaque wagon depuis son départ jusqu'à ce qu'il soit remis à la compagnie qui en est la propriétaire.

Bien qu'on pourrait discuter la question de savoir si la Commission a l'autorité de fixer le tarif de louage, on ne peut révoquer en doute son droit d'établir les taux d'entier parcours, et l'on a adopté la méthode d'un tarif quotidien pour obvier la nécessité d'un nouvel arrangement de ces taux pour rencontrer les exigences de ce cas d'urgence.

En vertu de la clause qui a trait aux " facilités " dans la Loi des Chemins de fer, la Commission est autorisée à obliger les compagnies à fournir à l'endroit du départ ainsi qu'aux points de raccordement entre un chemin de fer et d'autres voies, l'outillage requis pour le chargement et le déchargement des marchandises à transporter et à ces fins elle peut exiger la construction de travaux spécifiques—ou que les voitures, l'énergie motrice ou l'outillage soient alloués, distribués, utilisés ou déplacés conformément aux demandes de la Commission.

En considération de cette autorité le commissaire en chef a donné comme son avis que la Commission avait l'autorité d'émettre l'ordonnance reproduite plus haut.

La compagnie qui recevait les voitures était tenue de les remettre promptement aux propriétaires, et afin de pouvoir suffire aux cas d'urgence les compagnies qui n'avaient pas l'outillage nécessaire ont été enjointes de faire les changements nécessaires dans les voitures plates et les wagons à bestiaux pour leur permettre de servir au transport de la houille.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean ont abondé dans ce sens.

TARIF JOURNALIER.

Le tarif quotidien de 45 cents est demeuré stationnaire nonobstant la disette de voitures et le fait que le prix des wagons à marchandises est augmenté. Certains chemins de fer ont institué des embargos sur le trafic d'autres voies avec le résultat que les consignataires sont punis de l'abus des wagons par les chemins de fer plus que ne le sont les chemins de fer eux-mêmes. Des chemins de fer qui n'ont pas tous les wagons qu'il leur faut peuvent payer ce taux de 45 cents et réaliser néanmoins un profit. Des wagons remis d'une voie à l'autre ont été utilisés par cette dernière comme s'ils leur appartenaient, ce qui a causé une disette de voitures chez d'autres chemins de fer qui, autrement, auraient eu ce qu'il leur fallait pour leur propre mouvement. Les compagnies de chemins de fer ont étudié la question de cet abus.

Le commissaire en chef dans sa décision du 7 décembre 1916 a exprimé l'opinion qu'il faudrait établir des pénalités et indique que, puisque l'usage des wagons dans certaines industries diffère de celui qui se fait dans certaines autres, on pourrait adopter une règle d'application universelle pour définir clairement en quoi consisterait l'abus, mais avec un tarif élevé les différents agents de transport pourraient utiliser

au moins une partie raisonnable de leur propre outillage; les pénalités ne seraient imposées qu'après un délai raisonnable alloué pour le retour des wagons empruntés; les chemins de fer eux-mêmes établiraient quel serait ce délai raisonnable.

REQUÊTE DE LA VILLE DE VIRDEN, MAN., CONCERNANT LE SOUTERRAIN À L'USAGE DES PIÉTONS SOUS LE PARC DU PACIFIQUE-CANADIEN.

La ville de Virden, Man., a demandé une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire un souterrain à l'usage des piétons sous sa voie à un endroit d'accès facile dans la dite ville.

La Commission a jugé que d'après plusieurs jugements antérieurs elle avait établi que lorsqu'une compagnie de chemin de fer fait la disposition des terrains pour un emplacement de ville et profite de la vente des terrains sur ce site elle devrait fournir des accommodations raisonnables qui permettent au public de traverser la propriété du chemin dans cette ville. On a référé au jugement de feu le commissaire en chef Mabee, vol. 11, p. 165, suivi par le commissaire en chef actuel, sir Henry Drayton, dans la cause *City of Medicine Hat* vs *C. P. R. Co., C.R.C.*, vol. 16, p 413. Il a été jugé que le principe énoncé dans ces jugements devrait être suivi dans le cas en question.

Il a été décidé d'émettre une ordonnance en faveur de la construction d'un souterrain pour les piétons par le Pacifique-Canadien conformément aux plans approuvés par l'ingénieur en chef de la Commission, les frais de la construction devant être distribués également entre la compagnie et la ville de Virden; les travaux devant être parachevés le 1er juillet 1917.

Tous les détails sont exposés dans le jugement du sous-commissaire en chef Scott, émis le 25 novembre 1916, avec l'acquiescence du commissaire en chef Drayton.

"HAGERSVILLE CRUSHED STONE CO." *vs* "MICHIGAN CENTRAL RAILROAD CO.", AU SUJET DES TAUX SUR LA PIERRE CONCASSÉE.

Voici l'instruction:—

Le tarif du *Michigan Central, C.R.C.* 2490, en vigueur le 27 novembre 1915, établissait un taux de 70 cents de Hagersville à Amherstburg. Ce taux, après addition de l'augmentation accordée dans le cas des taux de l'Est, devient le tarif C.R.C. n° 2596, en vigueur dès le 1er novembre 1916, soit 75 cents. Ce taux n'a pas été changé par le supplément n° 12 au C. R. C. n° 2490, en vigueur le 20 novembre 1916, dont nous avons donné l'histoire en tant que cela regarde la Commission. Le supplément modifie les taux de manière à ce que Oldcastle, Paquette, Pelton, Walkerville-Junction et Windsor jouissent d'un tarif de 85 cents.

Amherstburg est à un mille environ plus loin de Hagersburg que ne l'est Windsor, les distances respectives étant de 171·8 et 170·7 milles. La distance d'Essex et à Amherstburg est à peu près identique. Windsor et Amherstburg sont toutes deux situées sur la rivière Détroit. Windsor fait son transport sur une voie principale et Amherstburg sur une voie secondaire à partir d'Essex, et si une différence était justifiée on pourrait s'attendre à les voir payer un taux plus élevé. Ce tarif a été établi et continué par les chemins de fer.

En considération des différents aspects de la question un taux jusqu'à Windsor qui ne dépasse pas 75 cents est raisonnable.

Tous les détails sont exposés dans le jugement de M. le commissaire McLean, émis le 20 novembre 1916, avec l'assentiment du sous-commissaire en chef Scott.

REQUÊTE DE LA VILLE DE CHATHAM DEMANDANT QU'ON ENLÈVE LES FILS TÉLÉPHONIQUES ET TÉLÉGRAPHIQUES.

La ville de Chatham, Ont., a demandé qu'on enlève les fils de télégraphe du Pacifique-Canadien, de la *Great-North-Western Telegraph Co.*, et ceux de la compagnie de

téléphone Bell, tels qu'installés présentement sur les rues King, William, Queen et Fourth, dans la ville de Chatham.

Il a été trouvé que la présence des lignes de poteaux et de fils de la *Great-North-Western Telegraph Co.,* sur les rues King et William n'était pas justifiée, et qu'en conséquence, dans l'intérêt public, ces poteaux et fils devraient être enlevés. Il a été trouvé en plus que la partie de la requête qui a trait aux poteaux de la *Great-North-Western Telegraph Co.*, et aux fils de la compagnie de téléphone Bell, qui y sont posés sur les rues Queen et Fourth, devrait être rejetée. Il a été trouvé en plus que si, dans l'avenir, les conditions sur les rues Queen et Fourth changent la situation des lignes de poteaux, la ville de Chatham pourra soumettre la requête qu'elle désirera.

Tous les détails sont exposés dans le jugement du sous-commissaire Scott, émis le 21 novembre 1916, avec l'assentiment de M. le commissaire McLean.

APPROVISIONNEMENT DE WAGONS POUR LES TRANSPORTS DE GRAINS.

La Commission a reçu des plaintes relatives à ce que la compagnie du *Canadian-Northern* ne fournissait pas les wagons nécessaires pour le mouvement des grains et où l'on demandait que la Commission émette une ordonnance en vertu de la législation de 1916 qui oblige le *Canadian-Northern* à fournir toutes les accommodations dans son pouvoir pour transporter le grain à des points de jonction avec une autre compagnie ou à n'importe quel élévateur, et obligeant les autres compagnies à compléter ce transport.

Le commissaire en chef, dans son jugement du 20 novembre 1916, a trouvé qu'il était impossible de faire cela pour deux raisons: (1) que la législation en question a été passée entièrement dans le but de faire face à une plus grande urgence et ne peut s'appliquer qu'après la fermeture de la navigation, et que la Commission n'avait donc pas l'autorité d'émettre une telle ordonnance; et (2) que le premier devoir d'une voie de raccordement serait aux fermiers situés le long de sa route propre dont le grain n'avait pas encore été transporté au marché. Il a été suggéré que les chemins de fer pouvaient aider en voyant à ce que les wagons ne soient pas plus retardés qu'il ne fallait dans leurs voyages aux champs de blé, et les producteurs pourraient aider en voyant à ce que les wagons soient chargés le plus promptement possible. Le chef du mouvement affecté à la Commission s'est rendu dans l'Ouest pour aider autant que possible à l'accélération du mouvement des grains.

PLAINTE DE L'"OTTAWA PAINT WORKS".

Cette plainte était contre les augmentations dans les taux sur le transport des peintures, sèches ou dans l'huile, et du blanc de céruse et du plomb rouge, en charges de vagonnées.

La plainte était à l'effet que Montréal jouissait d'un tarif moins élevé que celui en cours à Ottawa.

Le commissaire en chef dans son jugement du 22 novembre 1916, lequel a été appuyé par le commissaire McLean, a décidé que pour ce qui concernait les taux sur les peintures la question avait été réglée dans la cause des taux de l'Est, et que la différence disparaîtrait si on appliquait à Montréal le taux du tarif catégorique; que le taux sur le blanc de céruse était d'un tout autre domaine que celui des peintures. Il n'était nullement question de favoritisme. Cet article étant une matière brute devrait payer le tarif commun de cette autre matière brute, l'huile de lin, qui avait été augmentée de 2 cents du 100 livres et n'avait pas été inclue dans la cinquième catégorie ainsi que demandaient les agents de transport.

SERVICE DU CANADIAN-NORTHERN ENTRE HUBERDEAU ET MONTRÉAL.

Il y a eu des plaintes contre le service des trains du *Canadian-Northern* entre Huberdeau et Montréal, Qué., à l'effet que ces convois arrivaient rarement à l'heure pro-

mise, que le délai à Montréal était loin d'être suffisant pour permettre à ceux qui s'y rendaient d'Huberdeau pour des transactions d'affaires, de les bâcler dans une journée assez tôt pour leur permettre de revenir le même jour, et qu'il force les voyageurs à faire tout le parcours jusqu'à Montréal par la voie du *Canadian-Northern* et ne profite pas du plus court chemin qu'offre le Pacifique-Canadien. La distance de Montréal à Huberdeau par la voie du Pacifique-Canadien est de 77.6 milles, tandis que la voie du *Canadian-Northern* parcours 115·7 milles. Les autorités postales se sont plaintes également que ce service les incommodait. L'année précédente le service faisait un raccordement avec le Pacifique-Canadien à Montfort-Junction ce qui déposait le convoi à Montréal à 9.20 hrs a.m.; il repartait pour Huberdeau à 4 hrs p.m.; cela, laissait pratiquement toute la journée pour ceux qui avaient affaires à Montréal.

La compagnie a prétendu qu'on devrait lui permettre de se servir de sa propre voie vers l'est depuis Montford-Junction et qu'en plus on devrait lui permettre de pratiquer l'économie autant que possible dès que cela n'affectait pas adversement le service donné au public.

Le commissaire en chef dans son jugement du 13 novembre 1916 a abondé dans le sens de la compagnie à l'effet que ce ne serait pas raisonnable de l'obliger à détourner le trafic à la voie du Pacifique-Canadien depuis Montfort-Junction, s'occasionnant ainsi une perte considérable, du moment qu'elle était à même de transporter ce trafic sur sa propre voie. De fait, il irait jusqu'à déclarer que le *Canadian-Northern* avait le droit de transporter ce trafic sur sa propre voie si elle pouvait par là accomplir un service aussi avantageux que celui pourvu par le système antérieur; toutefois, la présente méthode ne donnait pas un tel service et l'ordonnance enjoignait à la compagnie du *Canadian-Northern* de rétablir et de maintenir le service de l'année précédente.

AU SUJET DES TAUX COMMUNS.

Un grand nombre de tarifs communs ont été déposés par les compagnies de chemins de fer. Dans certains de ces tarifs des taux communs ont été discontinués sans qu'on les ait remplacés par d'autres taux communs.

Le commissaire en chef Drayton, 11 novembre 1916: "conformément aux dispositions de la loi il incombe aux compagnies de déposer des tarifs communs pour régler le transport dans les cas où le mouvement sur deux voies ou plus s'impose afin d'établir une route continue et des connaissements directs."

Il a été trouvé qu'on émettra une ordonnance qui annule tous les avis de suppression de tarifs communs qui n'ont pas été remplacés par d'autres tarifs communs pour les mêmes parcours et les mêmes catégories de marchandises. L'ordonnance, toutefois, ne s'appliquera pas à ces tarifs communs qui ont pu être nécessaires par suite de l'ancien mode de construction des voies ferrées, mais qui ne le sont plus à raison du changement dans cette construction.

REQUÊTE DU CANADIAN-NORTHERN DEMANDANT L'AUTORISATION DE DISCONTINUER LA HALTE À LOWER-ARGYLE, N.-E.

Les encaissements provenant de ce trafic ont été exposés et on a prouvé qu'ils n'atteignaient que la dixième partie de ce que demandait l'ordonnance de la Commission dans la cause des haltes. Le plus grand revenu, d'après le requérant, était de $2,144. Toutefois ce total portait une erreur. Après addition du revenu des mesageries le meilleur total qu'on puisse trouver est moindre que $2,000. On a fait ressortir les petits profits du chemin de fer et il a été déclaré qu'il fallait envisager la question du point de vue de déterminer à quelle accommodation le public avait le droit, raisonnablement, de s'attendre. Il a été trouvé que dans les circonstances il était raisonnable de permettre à la compagnie de discontinuer la halte, le revenu n'étant pas assez considérable pour justifier l'emploi d'un chef de gare.

RÈGLEMENTS RELATIFS AU SERVICE DES WAGONS.

Une requête a été soumise par le *Security Traffic Bureau* de Saint-Paul, Minn., concernant des représentations qu'il avait adressées, au nom de ses clients, à la *Canadian Freight Association.*

La Commission avait déjà donné son avis relativement à une réclamation pour indemnité de surestaries en vertu des règlements du service des vagons, que "le vagon était responsable des frais du service de voiture qui sont en vigueur à l'heure de son arrivée à destination." Se basant sur ce jugement les requérants ont demandé le remboursement de toutes les indemnités pour surestaries payées sur les vagons en question qui dépassaient le taux d'un dollar par jour qui était en vigueur jusqu'au 14 décembre 1913, inclusivement. D'après une ordonnance de la Commission décrétée dans l'automne de 1912, le taux d'indemnité pour surestaries a été augmenté depuis un dollar jusqu'à deux dollars pour les premières 24 heures, et trois dollars par jour pour chaque période suivante de 24 heures. Cette ordonnance n'était que temporaire pour faire face à un cas d'urgence qui existait entre le 15 décembre 1912 et le 31 mars 1913, tous deux inclusivement. La prétention des requérants que puisque tous les vagons dont il s'agissait étaient arrivés à destination antérieurement à la promulgation de l'ordonnance qui augmentait les taux et avant que ces derniers entrent en vigueur, le chemin de fer ne pouvait percevoir que des indemnités pour surestaries au taux d'un dollar par jour.

Il a été jugé par le commissaire en chef Drayton de concert avec le sous-commissaire Scott et le commissaire McLean, que les indemnités pour surestaries exigées des vagons devraient être perçues au taux en vigueur au moment où les vagons arrivent à destination; que les indemnités de surestarie peuvent être recouvrées en vertu des règles concernant le service des vagons, et ne sont pas incluses dans les tarifs ordinaires de transport; que le droit à l'indemnité de surestarie s'établit dès que le consignataire manque au paiement, est applicable à chaque jour de ce manque, s'accumule de jour en jour et expire lorsque ce manque est remédié; que les indemnitées de surestarie n'ont rien à faire avec la question du transport dans une direction ou dans l'autre—elles ne peuvent exister qu'après la termination du voyage; qu'il ne devrait pas y avoir de remboursement et qu'émettre une ordonnance à l'effet contraire serait de commettre une infraction aux dispositions de la Loi qui prescrit un traitement égal à tous et défend le favoritisme.

RÈGLEMENT MUNICIPAL DE LA VILLE DE BRANTFORD CONTRE LE SIFFLEMENT DES SIRÈNES ET LE GRAND-TRONC.

Le Grand-Tronc a révoqué en doute la suffisance et l'application d'un règlement municipal passé par la ville; la compagnie a prétendu que le règlement en question était général et avait pour but d'empêcher l'obstruction des rues, etc., et pour être applicable elle devait être passée en vertu de l'article 274 de la loi des chemins de fer.

Le commissaire en chef Drayton prétend, et c'est l'avis du sous-commissaire en chef Scott, que le devoir statutaire de la compagnie est très clair. La question de savoir si ce devoir a été observé ou non par la compagnie relève des tribunaux. Le 9 novembre 1916.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE VERNON ET LE PACIFIQUE-CANADIEN.

La chambre de commerce de Vernon s'est plainte de ce que le Pacifique-Canadien ne fournissait pas suffisamment de wagons-glacières pour les expéditions en partance de la vallée Okanagan.

On a discuté la question avec la compagnie dans le but d'obtenir, si c'était possible, assez de wagons-glacières pour remédier à la situation. Il a été démontré qu'à cause de la situation sans précédent et inattendue créée par la guerre la pénurie de wagons-glacières était générale sur tous les chemins de fer du continent américain.

Le prix de l'acier et la rareté de la main-d'œuvre ont pratiquement empêché les compagnies d'augmenter le nombre de leurs wagons-glacières d'une façon appréciable. La compagnie du Pacifique a offert de fournir des fourgons à cloison double et à planchéiage surélevé pourvus d'un poêle et du combustible nécessaire à chaque wagon et a consenti, vu l'urgence de la situation, à transporter gratuitement un surveillant employé par l'expéditeur pour accompagner ces wagons et voir à ce que les feux soient constamment à point et les consignations protégées contre la gelée. Ce surveillant devait être ramené gratuitement.

Le commissaire en chef a décidé le 9 novembre 1916 que la Commission ne pouvait pas rien faire de mieux. Le sous-commissaire en chef Scott a abondé dans ce sens.

RÉPARTITION DU COÛT DE LA PROTECTION, PASSAGE DU GRAND-TRONC, RUE COLBORNE, BRANTFORD, ONT.

Le chemin de fer avait mis un gardien de jour, à ses frais. On a obtenu une décision subséquente en vertu de laquelle il fallait un gardien de jour et un gardien de nuit pour protéger la voie et manœuvrer l'appareil d'enclenchement. Les mêmes parties dans les circonstances devaient porter part égale du coût.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, énoncé le 8 novembre 1916.

PLAINTE DE LA "LAKE SUPERIOR PAPER CO., LTD.", SAULT-SAINTE-MARIE, AU SUJET DES TAUX EXCESSIFS DE L'"ALGOMA CENTRAL AND HUDSON BAY RY. CO." SUR LES WAGONNÉES DE BOIS DE PULPE.

La *Lake Superior Paper Co.* s'est plainte de l'augmentation des taux sur les expéditions de bois de pulpe consignées à une distance de 175 à 200 milles. La suspension du tarif a été demandée, mais on a prétendu qu'on n'avait pas de preuve *prima facie* justifiant la suspension et le tarif a été mis en vigueur.

Les requérants ont prétendu qu'en vertu d'une entente avec le chemin de fer la compagnie de papier devait avoir des droits exclusifs sur le bois de pulpe des terres du chemin de fer, au sud d'un endroit situé à 175 milles du Sault Sainte-Marie, et a déclaré en outre qu'on avait fait une entente par lettre en vertu de laquelle un taux universel de $3 la corde devait prévaloir sur une distance d'entre 175 et 300 milles au nord de cela. Cela coûterait 4 mills de la tonne pour chaque mille. La compagnie de papier a prétendu avoir établi son industrie sur cette base et qu'il était déraisonnable de faire le changement.

La Commission a trouvé qu'une entente à propos des taux n'enlevait pas à la Commission son droit de juger si les taux étaient raisonnables; et que la raisonnabilité des taux et non pas les profits qu'ils rapportent, était le critère habituel. On a fait allusion, à ce propos, à la cause de la *Crows-Nest-Pass Coal Co. vs. Canadian Pacific Ry. Co., 8 C.R.C., 33*, pp. 40-41.

On a fait une analyse du trafic de ce chemin de fer dont la majeure partie tombe dans les catégories inférieures. On a établi des comparaisons entre les encaissements et les conditions du mouvement sur les chemins de fer *Algoma-Central* et *Temiscouata* qui sont fortement intéressés dans le transport du bois de pulpe et d'autres produits forestiers. Bien que l'exploitation se fasse dans à peu près les mêmes proportions, la moyenne du parcours sur l'*Algoma-Central* est environ 2 fois plus considérable que sur le Témiscouata. Sur ce dernier, 94½ pour 100 du trafic part des endroits situés le long de sa propre voie; dans le cas de l'*Algoma-Central,* ce pourcentage est de 98.9.

Suit la décision de la Commission:

Le tarif C.R.C. n° 345, déposé, établit pour le groupe de 176-200 milles un taux de 7 cents. Dans l'est du Canada, l'échelle est de 6½ cents. D'après le tarif C.R.C. n° 345, tout le reste du trafic jusqu'à un parcours de 300 milles subit un taux de 8 cents. Dans l'échelle en vigueur dans l'est du Canada les taux se divisent comme suit: de 201 à 225 milles, 7 cents; de 226 à 250 milles, 7½ cents; et 8 cents pour tout

ce qui dépasse 250 milles. D'après les taux autorisés par la décision dans la cause des taux de l'Est, le bois de pulpe, dans l'Est, sera sujet au tarif suivant:

Au-dessus de 176 et non au-dessus de 200 milles..	$6\frac{3}{4}$	cents.
Au-dessus de 200 et non au-dessus de 225 milles..	$7\frac{1}{4}$	"
Au-dessus de 225 et non au-dessus de 250 milles..	$7\frac{3}{4}$	"
Au-dessus de 250 et non au-dessus de 275 milles..	8	"
Au-dessus de 275 et non au-dessus de 300 milles..	$8\frac{1}{2}$	"

Sur les transports atteignant jusqu'à 175 milles inclusivement, les taux des C.R.C. n° 345 sont plus bas que les taux autorisés pour le Canada oriental. Etant donné que ces taux sont plus bas pour les transports à courte distance, et prenant en considération la nature et le volume du trafic sur l'Algoma-Central comparé à celui des lignes du Canada oriental, les taux et l'échelle indiqués dans C.R.C. n° 345 ne sont pas déraisonnables.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 8 novembre 1916, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott.

TARIF D'IMPORTATION.

Les compagnies de chemins de fer demandent l'autorisation de relever sensiblement leurs tarifs d'importation. Les importateurs objectant que les hauts tarifs océaniques grèvent déjà démesurément leur commerce.

La Commission soutient que, bien que les tarifs océaniques soient indubitablement très élevés, ce fait par lui-même n'est pas une raison pour que l'on oblige les compagnies à transporter les marchandises importées à un taux probablement trop bas et peu rémunérateur; que la demande actuelle d'un relèvement du tarif des importations devrait cependant attendre que le plein effet de l'augmentation autorisée en vertu du jugement récemment rendu dans la cause des tarifs de l'est, se soit fait sentir. Voir jugement du commissaire en chef, en date du 6 novembre 1916, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire McLean.

TARIFS DES DROITS À PAYER POUR SERVICE DE WAGONS CHAUFFÉS.

La question des tarifs de l'Est à l'Ouest a été étudiée et les chiffres des frais soumis par le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc ont été soigneusement vérifiés.

En traitant la question de la longueur des transports entre l'Est et l'Ouest, le tarif projeté a fait usage d'une série de groupes qui sont les suivants: groupe A, à l'ouest de Fort-William jusqu'à Winnipeg; groupe B, le reste du Manitoba; groupe C, Saskatchewan; groupe D, Alberta; groupe E, Colombie-Britannique, à l'est de et y compris Kamloops, Penticton, Prince-George; groupe F, le reste de la Colombie-Britannique.

En se servant du système des groupes, au lieu d'un simple calcul des distances en milles, on ramène les taux au nombre de milles représentant la distance à parcourir dans le groupe; c'est-à-dire que pour une distance plus grande on a l'avantage d'un tarif un peu plus bas, si on envisage la question du seul point de vue du parcours en milles.

Les données indiquant le prix de revient du transport ont été soigneusement analysées et les groupements ont été remaniés; et dans cette refonte on a tenu compte de l'importance et du caractère des localités où les marchandises sont expédiées. Il y a eu également une révision des taux.

Dans la révision des groupements mentionnés dans le tableau ci-dessous, le nombre de milles indiqué est la distance d'un centre commun d'expéditions dans l'Est, celui de Sainte-Catherine ayant été choisi dans ce but. On peut dire aussi qu'en règle générale la distance en milles représente une moyenne. Cela semble plus juste. Ainsi, au groupe 4, la distance moyenne de Winnipeg aux quatre points de têtes de lignes a été ajoutée au nombre de milles de Sainte-Catherine à Winnipeg. Le tableau suivant indique les taux qui sont raisonnables pour cette partie du service:

Aux groupes.	Milles.	Taux.
1. A l'ouest de Westfort jusqu'à Kenora et à la Rivière-la-Pluie, inclusivement..	1,200	$10 00
2. A l'ouest du groupe 1 jusqu'à Winnipeg et Emerson.	1,334	11 00
3. Le reste du Manitoba..	1,538	13 00
4. A l'ouest du groupe 3 jusqu'à Viceroy, Moosejaw, Saskatoon et Prince-Albert, inclusivement..	1,784	15 00
5. La province de la Saskatchewan à l'ouest du groupe 4.	1,024	16 00
6. A l'ouest du groupe 5 jusqu'à la ligne du C.P.R. Macleod-Calgary-Edmonton, inclusivement.	2,137	18 00
7. Au nord d'Edmonton et à l'ouest du groupe 6 jusqu'à Penticton, Kamloops et Prince-George..	2,584	22 00
8. A l'ouest du groupe 7 jusqu'à Vancouver et Prince-Rupert..	2,943	25 00

Les taux indiqués ci-dessus peuvent se mesurer, pour les distances de groupes, en recettes au tonne-mille ou en recettes au wagon-mille. A cette fin, on prend comme type la charge de 24,000 livres, qui est le minimum de classification pour les pommes. Dans les calculs au wagon-mille, on laisse de côté les fractions de mille.

Groupe.	Par tonne-mille.	Par wagon-mille.
1.	6/10 d'un mill..	8 mills.
2.	7/10 d'un mill..	8 "
3.	7/10 d'un mill..	8 "
4.	7/10 d'un mill..	8 "
5.	6/10 d'un mill..	8 "
6.	6/10 d'un mill..	8 "
7.	7/10 d'un mill..	8 "
8.	7/10 d'un mill..	8 "

Les tarifs projetés visent toute marchandise dont le transport réclame du chauffage, et la clause du tarif stipulant que la surcharge de chauffage doit s'ajouter au loyer du wagon comme les charges de transport, a donné lieu à l'interprétation que l'on se proposait de rendre le tarif du loyer du frigorifique, autorisé par l'ordonnance générale n° 152 concernant les légumes, applicable à tout autre transport de denrées en frigorifique chauffé. L'ordonnance n° 152 stipule ce qui suit:—

Pour toute distance n'excédant pas 300 milles, $3 par parcours.

Pour toute distance de plus de 300 milles mais ne dépassant pas 500 milles, $5 par parcours.

Pour toute distance de plus de 500 milles mais ne dépassant pas 750 milles, $6 par parcours.

Pour toute distance de plus de 750 milles, mais n'excédant pas 1,000 milles, $7.50 par parcours.

Pour toute distance de plus de 1,000 milles, $10 par parcours.

Les procès-verbaux de Calgary établissent que l'une des parties requérantes a interprété le tarif comme applicable à tout transport de denrées en frigorifique chauffé, et ce malentendu n'a pas été rectifié. Les dispositions du tarif, cependant, doivent se lire en tenant compte des dispositions de l'ordonnance générale n° 152 et de ses restrictions.

Il appert en outre que, bien que le loyer du wagon ne concerne que les légumes, en fait la portée du tarif est très limitée, et rien n'indique de quels légumes il s'agit, si ce n'est, peut-être, un wagon d'oignons de temps à autre. On a dit à Toronto que c'est seulement dans des cas excessivement rares que des patates sont expédiées en wagons frigorifiques munis de calorifères à pétrole; ordinairement les expéditeurs eux-mêmes fournissent le chauffage, qui se fait au moyen de poêles à charbon, et le transport ne se fait pas en wagons frigorifiques.

Les dispositions de l'ordonnance générale en question, concernant le tarif du service des wagons chauffés, créent un état de choses extrêmement anormal. Si, par exemple, un expéditeur paie $5 pour un wagon frigorifique non chauffé pour un parcours de Toronto à Montréal, il lui faudrait, pour expédier des légumes en wagon chauffé, payer en plus un cent du mille, soit une somme totale de $8.34, tandis qu'un wagon chauffé transportant d'autres denrées que des légumes ne coûterait que $3.34

en frais de chauffage, puisqu'il n'y aurait pas de loyer de wagon à payer dans ce cas; l'anomalie se trouve donc dans le fait qu'un wagon non chauffé coûte plus cher que le wagon chauffé.

En examinant bien les conditions actuellement existantes, la situation apparaît si différente de ce qu'elle était quand l'ordonnance n° 152 a été rendue, qu'il semble que cette ordonnance devrait être rappelée; en même temps, ceci est sans préjudice à telle requête qui pourrait être faite, le cas échéant, en tenant compte des changements qui se sont produits.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 25 octobre 1916, approuvé par le commissaire en chef, l'assistant-commissaire en chef Scott et M. le commissaire Goodeve.

PASSAGE DU CHEMIN DE FER NIAGARA, WELLAND AND LAKE ERIE AU-DESSUS DU CHEMIN DE FER MICHIGAN CENTRAL, RUE SOUTH-MAIN, À WELLAND.

C'est une requête de la compagnie de chemin de fer *Michigan-Central* à la Commission demandant la remise à l'étude de cette partie de l'ordonnance n° 17324 de la Commission, en date du 27 août 1912, autorisant le chemin de fer *Niagara, Welland and Lake Erie* à croiser le chemin de fer *Michigan-Central* à la rue South-Main.

Il paraît que l'ordonnance en question fut rendue du consentement de la municipalité; elle traitait principalement de l'emplacement du *Niagara, Welland and Lake Erie Railway* dans les chemins publics de la municipalité, et cette dernière n'a pas comparu au sujet de la question des voies de la compagnie rue South-Main.

La Commission maintient qu'une ordonnance doit être rendue modifiant l'ordonnance n° 17324 en en retranchant l'autorisation accordée à la *Niagara, Welland and Lake Erie Company* de faire passer ses voies au-dessus de celles de *Michigan-Central,* rue South-Main, et autorisant la *Niagara, Welland and Lake Erie Company* à croiser le *Michigan-Central* en passant au-dessous au moyen d'un tunnel. Que quant à la question des frais, la *Michigan-Central Railway Company* devrait payer la moitié du coût du tunnel, sans dépasser les $6,500 offerts par la compagnie.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 31 octobre 1916, approuvé par M. le commissaire McLean.

PROTECTION AU CROISEMENT DU C.P.R. ET AUX TRAMWAYS DU PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et le ministère de la Justice demandent à la Commission de décider, s'il y a lieu, quel système de protection doit être installé au passage en question, et si un système de protection est jugé nécessaire, comment le coût en sera réparti.

Décidé que le passage doit être protégé par l'installation d'un mécanisme de semi-enclenchement et que chaque partie doit payer la moitié du coût de l'installation et la moitié du coût des réparations et du renouvellement de l'appareil. Que l'installation doit être faite par la compagnie du Pacifique-Canadien et maintenue par elle, tout en rendant compte au ministère de la Justice de sa part des dépenses, et que l'installation doit être faite pour le 1er janvier 1917 au plus tard.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 31 octobre 1916, jugement approuvé par le commissaire Goodeve.

VOIE ET TRANSFÈREMENT DES CHEMINS DE FER "CANADIAN-NORTHERN" ET PACIFIQUE-CANADIEN, À MOOSEJAW.

La cité de Moosejaw et le village d'Avonlea, Sask., désirent une connexion de transfèrement entre le Canadian-Northern et le Pacifique-Canadien à Moosejaw. La voie de transfèrement projetée par le Canadian-Northern rejoint le Pacifique-Canadien sur les lots urbains 154 et 155. Le Pacifique-Canadien s'oppose à la requête parce

qu'elle affecte sa tête de ligne de Moosejaw, et il fait une autre proposition à l'effet d'opérer le raccordement des voies des deux compagnies sur le lot de ville 155. Cette dernière proposition est combattue par la cité.

Dans son jugement du 21 octobre 1916, le commissaire en chef a exprimé l'opinion que le projet du Pacifique-Canadien serait contraire à l'intérêt public et causerait plus de dommage réel que la construction du tronçon sur la propriété de la compagnie qui, à cette époque, n'était aucunement utilisée pour les fins du chemin de fer. En outre, la solution recommandée par le Pacifique-Canadien comportait un passage en pente au-dessus du chemin de fer urbain, pendant que la construction du tronçon le long de la rue Maple, suggérée par la cité et le *Canadian-Northern,* faisait passer ce tronçon sous le pont élevé de la Quatrième avenue.

Décidé, que la voie de transfèrement et de connexion doit être construite sur le lot de ville 155. La cité approuve les conditions de la construction de la ligne sur les lots 172, 155 et 156 et l'utilisation des rues, et l'ordonnance porte que les travaux concordant avec les modifications apportées aux plans déposés doivent commencer immédiatement et être terminés sans délai, si on peut engager des ouvriers à cette fin. La cité ne devra subir ni perte ni dommage en raison des travaux exécutés dans ses rues.

PASSAGE DU PARC RIVERDALE, À TORONTO.

Il s'agit d'une requête de la cité de Toronto demandant une protection pendant l'été au passage des lignes du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern* et du Grand-Tronc sur un sentier reliant les parties du parc Riverdale qui sont séparées par la rivière Don et les voies en question.

Décidé, qu'un gardien doit être employé du 1er mai au 31 octobre de chaque année, le paiement du salaire du gardien durant ce semestre doit être réparti entre les quatre parties intéressées, et que la cité de Toronto doit en payer 25 pour 100, le *Canadian-Northern* 40 pour 100, le Pacifique-Canadien 25 pour 100 et le Grand-Tronc 10 pour 100.

Les faits sont exposés en détail dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 13 octobre 1916 et approuvé par les commissaires Goodeve et McLean.

RACCORDEMENT D'ÉCHANGE DU "LAKE ERIE AND NORTHERN RY.", DU "TORONTO, HAMILTON BUFFALO RY.", ET DU GRAND-TRONC, À BRANTFORD.

La requête demandant des voies de raccordement, a été adressée à la Commission par un grand nombre de compagnies industrielles de la cité de Brantford. Il appert que l'objet principal des requérants, en demandant un raccordement pour échange réciproque, est de leur permettre d'obtenir des transports rapides entre cette localité et les localités desservies par le Pacifique-Canadien.

Décidé que l'établissement du raccordement d'échange réciproque demandé serait d'un grand avantage pour un grand nombre d'industries importantes de Brantford; qu'il est évidemment dans l'intérêt public et qu'il ne nuirait pas sérieusement aux opérations commerciales des autres compagnies, attendu que s'il leur enlève un certain commerce, il leur en attirerait d'autre.

Décidé qu'une ordonnance soit rendue accordant la requête et que l'ordonnance soit facultative pour permettre à la *Lake Erie and Northern Railway Company* de construire la voie de raccordement.

Les faits sont exposés en détail dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 11 octobre 1916, approuvé par M. le commissaire McLean.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE HAMILTON CONCERNANT LE TRANSPORT PAR LA "HAMILTON RADIAL ELECTRIC RY. CO." DE CERTAINS TERRAINS POUR LE PROLONGEMENT DE L'AVENUE BIRCH.

Il s'agit d'une requête de la cité de Hamilton demandant une ordonnance concernant le transport d'une pièce de terrain de la *Hamilton Radial Electric Railway Company* à la cité pour le prolongement de l'avenue Birch en la cité de Hamilton.

La requête soulève la question de l'interprétation de l'ordonnance n° 15241 de la Commission, en date du 11 octobre 1911. La clause 1 de ladite ordonnance dit ce qui suit:

> " Que la corporation municipale doit construire un prolongement de l'avenue Birch à partir de son extrémité nord actuelle jusqu'à la rue Gilkison tel qu'indiqué sur le plan annexé, et le coût de cette construction sera payé par la corporation municipale."

Décidé qu'il n'y a rien qui justifie la Commission d'en venir à la conclusion que la cité avait le droit de s'emparer de la propriété de la compagnie pour le prolongement de l'avenue Birch sans la payer, et qu'en conséquence la requête doit être rejetée.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 13 octobre 1916, approuvé par le commissaire McLean.

REQUÊTE DU " CANADIAN CAR SERVICE BUREAU " DEMANDANT UNE DÉCISION SUR L'INTERPRÉTATION DU CONNAISSEMENT CANADIEN ET DE CERTAINS ARTICLES DU RÈGLEMENT CONCERNANT LE SERVICE DES WAGONS AU CANADA.

Voici le jugement:

> Le connaissement canadien accorde un délai gratuit de soixante-douze heures dans le cas de marchandises entreposées. Le connaissement américain ne mentionne pas le dégagement de la douane. Les règles nationales de surestarie, cependant, accordent vingt-quatre heures pour cette fin.

L'article 5 du connaissement des Etats-Unis porte au deuxième alinéa les mots suivants: " Rien dans cet article ne doit être interprété comme abrégeant le délai accordé par la loi ou comme annulant une règle locale quelconque qui affecte le service des wagons ou l'entreposage."

L'article 2 du règlement concernant le service des wagons accorde un délai gratuit de quarante-huit heures. L'alinéa (d) du même article accorde un délai supplémentaire gratuit de vingt-quatre heures pour le dégagement de la douane.

Le règlement du service des wagons indique ainsi vingt-quatre heures pour le dégagement de la douane quand ce service est nécessaire. Dans la cause de la *Wood Coal Company* et de la *Barber-Ellis Company,* mentionnée plus haut, la Commission a décidé que les vingt-quatre heures supplémentaires de délai gratuit pour le dégagement de la douane constituent la première période de délai, et qu'en vertu du règlement les quarante-huit heures accordées pour le déchargement comptent de l'expiration du délai permis pour le dégagement de la douane.

L'article 5 du connaissement américain déjà mentionné contient cette stipulation, subordonnément au délai accordé par la loi ou par tout règlement local affectant le service des wagons. C'est là l'interprétation à donner à la loi ou au règlement local concernant le service des wagons au Canada.

La situation légale en la matière, aux Etats-Unis, diffère de celle qui existe au Canada. Chez nos voisins, chaque législature d'Etat est autorisée à faire des lois concernant le délai gratuit, et les législatures ont en effet adopté des lois de cette nature. Les règles nationales de surestarie en vigueur aux Etats-Unis, bien qu'elle soient approuvées par la commission du commerce entre états et la généralité des intéressés, sont l'objet d'une adhésion volontaire et ne sont pas issues d'une ordonnance formelle. Les règles ont été mises en vigueur après l'adoption du connaissement en question. Au Canada, le règlement concernant le service des wagons a été mis en vigueur par ordonnance de la Commission; il en est ainsi également des dispositions du connaissement; ainsi ces deux actes publics font partie de la législation relative au sujet discuté.

Le règlement concernant le service des wagons constitue un code traitant du temps raisonnable accordé pour la livraison, des retards des wagons et des sanctions

encourues pour ces retards. Le connaissement canadien est un document définissant la responsabilité du voiturier. Incidemment, il parle, à l'article 6, des limites du délai gratuit: mais il en parle en définissant la période après laquelle la responsabilité du voiturier comme voiturier cesse, la responsabilité retombant alors sur l'entreposeur seul.

La matière du règlement concernant le service des wagons et celle du connaissement sont tout à fait distinctes.

L'article 2 du règlement concernant le service des wagons porte sur la période de soixante-douze heures accordée aux marchandises entreposées, période comprenant quarante-huit heures de délai gratuit et vingt-quatre heures pour dégagement de la douane, et envisagée du point de vue de l'objet du règlement concernant le service des wagons tel qu'indiqué plus haut.

Le connaissement indique soixante-douze heures comme maximum de délai gratuit pour les marchandises entreposées, mais il ne dit pas comment ce laps de temps sera réparti. Pour cela il faut s'en rapporter au règlement concernant le service des wagons; et en ceci c'est l'interprétation donnée dans la cause déjà mentionnée qui fait loi.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 6 octobre 1916, approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire en chef adjoint Scott.

PLAINTE DE CHARLES STEVENS, DE NAPANEE, ONT., CONCERNANT LES TAUX DE TRANSPORT EXCESSIFS SUR LES CENDRES DE BOIS.

Une requête a été faite demandant un tarif de faveur sur les cendres de bois au wagon pour la fabrication de la potasse. Les chemins de fer voulaient appliquer aux cendres de bois le tarif de l'engrais. La Commission maintient que le tarif proposé par les chemins de fer est raisonnable.

Les faits sont exposés en détail dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 3 octobre, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott.

PLAINTE FAITE AU NOM DE "McKENZIE AND THAYER", DE SASKATOON, SASK., CONCERNANT LE TARIF DU "CANADIAN NORTHERN RY." POUR LE TRANSPORT DE LA BRIQUE.

Il s'agit d'un transport d'un endroit situé aux Etats-Unis à un endroit situé au Canada. Aucun tarif direct et spécifique n'existe entre ces deux points et on prétend qu'en prenant le total des taux entre certains endroits situés aux-Etats-Unis et la frontière internationale, ajouté au tarif en deçà de la frontière, on obtiendrait un tarif plus bas que le tarif moins élevé pour Minnesota Transfer, plus le tarif direct de Minnesota Transfer à Saskatoon; on soutient également que puisqu'il existait sur les trains locaux une combinaison de tarifs moins élevée, il y a eu surcharge et que cette surcharge devrait être remboursée.

Le jugement fait remarquer que, en vertu de l'article 336 de la Loi des Chemins de fer, pour le transport au Canada de marchandises provenant d'un endroit situé en pays étranger suivant un trajet continu, il est nécessaire de déposer un tarif commun.

Le tarif commun, à partir de Minnesota-Transfer, tel que déposé, est jugé conforme aux stipulations de la Loi des Chemins de fer; en conséquence, la Commission n'a pas le pouvoir de faire la déclaration demandée, ni d'ordonner le remboursement réclamé.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 28 sepetmbre 1916, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire Goodeve.

PLAINTE DE "T. M. STEVENS AND CO.", DE VANCOUVER, C.-B., CONCERNANT LE RELÈVEMENT DU TARIF DU SAGOU ET DU TAPIOCA.

Il s'agit de la question de la majoration des taux pour le transport du sagou et du tapioca, à l'occasion de la publication du tarif.

Le tarif déposé porte la déclaration qu'il est émis le 7 juillet 1916 et sera en vigueur le 1er août 1916. En fait, la date du dépôt à la Commission est plus tardive; nous n'avons reçu le tarif en question que le 13 juillet.

En vertu de l'article 328 de la Loi des Chemins de fer, tel que modifié par 1 et 2 George V, chapitre 22, article 11, il est stipulé que si un tarif spécial pour le transport des marchandises fait subir une majoration à tout droit dont la perception a été précédemment autorisée par la Loi des Chemins de fer, la compagnie doit déposer et publier ce tarif 30 jours avant la date fixée pour sa mise en vigueur.

Etant donné que le tarif a été émis le 7 juillet 1916 pour être mis en vigueur le 1er août 1916, et qu'en outre il n'a été déposé à la Commission que le 13 juillet, ce défaut de conformité aux dispositions de la Loi des Chemins de fer a été signalé aux compagnies de chemins de fer. La réponse du *Great-Northern* est déposée par son avocat, M. Haydon, ladite réponse ayant été envoyée dans la lettre de l'avocat général de la compagnie. Elle dit, entre autres choses, que " la commission du commerce entre états permet ordinairement de mettre en vigueur à court délai les tarifs pour transport de marchandises importées; que dans les circonstances la Commission canadienne devrait faire la même chose..."

La compagnie du Pacifique-Canadien informe la Commission de ce qui suit:

> " En cette matière, par inadvertance, M. R. H. Countiss, qui a émis le tarif 26-D du Transcontinental, a négligé de le déposer à la Commission exactement trente jours avant la date de sa mise en vigueur, comme l'exige l'article 328 de la *Loi des Chemins de fer.*
>
> " En conséquence, je dois demander à la Commission de consentir à changer la date de la mise en vigueur du tarif en celle du 8 août, et des dispositions seront prises en vue du remboursement, sur demande, des surcharges sur toutes les marchandises transportées entre le 1er août et le 8 août, alors que le tarif entrera régulièrement en vigueur."

Au sujet de l'attitude prise par l'avocat général du *Great Northern,* savoir que la Commission devrait admettre un court délai pour la mise en vigueur du tarif sur les marchandises d'importation, il y a manifestement lieu de se demander quels sont les pouvoirs conférés par la *Loi des Chemins de fer.* La Commission est liée par les dispositions explicites de cette loi.

En ce qui concerne la suggestion contenue dans le dernier paragraphe de la lettre du Pacifique-Canadien cité plus haut, savoir que le dépôt initial du tarif n'a pas été fait conformément aux dispositions de la *Loi des Chemins de Fer,* la Commission n'a pas le pouvoir de changer la date de la mise en vigueur du tarif en celle du 1er août. Le délai entier de 30 jours est nécessaire concernant le dépôt à la Commission. Au mieux, cependant, il n'y a eu qu'une période, du 13 juillet au 1er août, qui soit couverte par l'avis, et cela n'établit pas un crédit d'autant de jours qui puisse être mis au compte d'un avis ultérieur de dépôt. Le tarif déposé n'est pas conforme aux dispositions de la Loi des Chemins de Fer, et les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas légalement percevoir des taux en vertu de ce tarif sur le transport des marchandises régies par la Loi des Chemins de fer. Si les compagnies de chemins de fer désirent mettre en vigueur le tarif en question, elles devraient prendre immédiatement des mesures pour qu'il soit déposé conformément aux dispositions de la Loi des Chemins de Fer.

Les faits sont exposés en détail dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 9 septembre 1916, jugement approuvé par le commissaire en chef Drayton, l'assistant commissaire en chef Scott et M. le commissaire Goodeve.

AUGMENTATION DU TAUX SUR LE CHARBON TRANSPORTÉ DE LA FRONTIÈRE DE NIAGARA PAR VOIE DU " MICHIGAN-CENTRAL."

Cette plainte a été portée par les villes de Sainte-Catherine et de Thorold et d'autres intéressés, contre l'augmentation des taux sur le charbon transporté en wagons

complets de la frontière de Niagara à Thorold et Sainte-Catherine, pour être ensuite expédié par le chemin de fer *Niagara, Ste. Catherine and Toronto.*

On a soumis que les chemins de fer *Michigan-Central* et *Niagara Ste. Catherine & Toronto* avaient depuis des années un taux commun sur le charbon expédié de la frontière de Niagara à Sainte-Catherine et autres points sur le chemin de fer *Niagara, Ste. Catherine & Toronto,* de 40 cents par tonne, le *Michigan-Central* recevant les deux tiers de ce taux et le *Niagara, Ste. Catherine & Toronto,* le tiers. On a dit de plus que ce taux fut aboli le 5 mai 1916 parce que les compagnies ne pouvaient s'entendre sur la proposition du revenu que chacune d'elles devait payer.

On a décidé qu'un taux commun devrait être fixé sur le charbon transporté de la frontière à Sainte-Catherine et aux points adjacents sur les voies du *Michigan-Central* et du *Niagara, Ste. Catherine & Toronto,* mais qu'il n'était pas raisonnable de s'attendre à ce que ce taux soit aussi bas que celui d'une seule voie ferrée. On a jugé aussi que le chemin de fer *Niagara, Ste. Catherine & Toronto* avait de bonnes raisons d'augmenter les taux. La Commission a décidé de plus qu'en ce qui la concerne, elle accepterait le nouveau tarif en vigueur après un court avis, et on a décidé qu'une ordonnance soit préparée à l'effet de fixer aussitôt que possible un tarif commun de 47 cents dont 27 irait au *Michigan-Central* et 20 au *Niagara, Ste. Catherine & Toronto.*

Les faits sont exposés en détails dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 20 septembre 1916, approuvé par M. le commissaire McLean.

LE "CANADIAN NORTHERN" ET LES FRAIS DE TRANSBORDEMENT SUR LES CONSIGNATIONS DE GRAINS DANS LES DISTRICTS DU LAC GOOSE.

Des consignateurs se sont plaints de ce que les chemins de fer imposaient un droit de un cent par 100 livres sur le grain transbordé à Saskatoon en vertu d'une ordonnance de la Commission. Les chemins de fer ont nié l'imposition de ce droit. Le tarif du *Canadian-Northern,* qui transportait le grain, prévoyait à l'imposition d'un droit de un cent par 100 livres pour services supplémentaires aux têtes de lignes se rapportant exclusivement à la mouture et à l'emmagasinage ou au nettoyage en transit. L'ordonnance dont on se plaint ne se rapporte qu'au transbordement du grain des voies du *Canadian-Northern* dans le district du lac Goose aux voies du Grand-Tronc-Pacifique pour être expédié vers l'est. Les consignateurs expédiaient au taux régulier de parcours entier du *Canadian-Northern.* La réparation du tarif commun avait été réglée entre les compagnies de chemin de fer.

Le commissaire en chef, dans son jugement en date du 31 juillet 1916, approuvé par le commissaire Goodeve, prétend que la question ne se rapporte qu'au tarif applicable au *Canadian-Northern;* que le règlement relatif au tarif mentionné plus haut doit s'appliquer aux transports où le service du Grand-Tronc-Pacifique est substitué; et que, conséquemment, on ne pouvait exiger de droit de un cent par 100 livres des consignateurs pour le grain que le *Canadian-Northern* transmettait simplement au Grand-Tronc-Pacifique à Saskatoon, mais que tout le grain mis en entrepôt pour raison d'emmagasinage ou de nettoyage en transit et sur lequel le *Canadian-Northern* était autorisé à prélever le droit en vertu de son tarif, est encore soumis à ce droit même si le Grand-Tronc-Pacifique transporte ce grain vers l'est au lieu du *Canadian-Northern.*

PROTECTION DU PASSAGE À NIVEAU DU PACIFIQUE-CANADIEN À LA DOUZIÈME RUE, À NEW-WESTMINSTER, C.-B.

La ville a demandé l'installation d'une cloche à ce passage à niveau. Le Pacifique-Canadien et le *British Columbia Electric* traversent la Douzième rue à peu de distance l'un de l'autre. Le passage à niveau de la compagnie électrique est protégée au moyen d'une cloche. L'ingénieur de la Commission dit dans son rapport que l'installation d'une autre cloche nécessiterait le croisement de la voie de chaque côté de la rue sur une distance de 400 ou 500 pieds, et comme les voies ne servent qu'à l'aiguillage, les wagons

devraient nécessairement être laissés sur la zone de croisement avant de passer sur les diverses voies à l'ouest de la rue, dont les aiguilles se trouvent tout près de la Douzième rue. On aurait conséquemment le bruit continuel des cloches jusqu'à ce que les wagons aient quitté entièrement la zone de croisement et on pourrait oublier le point réellement dangereux.

Le commissaire en chef Drayton, dans son jugement en date du 27 juillet 1916, approuvé par le commissaire Goodeve, a demandé une ordonnance obligeant la compagnie du Pacifique-Canadien à arrêter et à signaler ses convois au passage à niveau.

"THE VANCOUVER, VICTORIA AND EASTERN RAILWAY AND NAVIGATION COMPANY" *et* LA MUNICIPALITÉ DE BURNABY.

La compagnie de chemin de fer a demandé l'approbation de changements à sa voie ferrée comprenant le passage de la rue Nord au-dessus de la voie au moyen d'un viaduc. La municipalité prétendit d'abord que ceci nuisait à ses droits sur le chemin Nord, et s'opposait ensuite au genre de construction. Le chemin de fer projetait une structure en bois; la municipalité réclamait une construction en acier, si autorisation était accordée. Elle suggérait de plus le passage de la voie ferrée sous le chemin Nord au moyen d'un tunnel.

Le commissaire en chef, dans son jugement en date du 28 juillet 1916, approuvé par le commissaire Goodeve demande la construction d'un pont en acier d'une largeur de 24 pieds sur le chemin et de trottoirs de six pieds de largeur de chaque côté; la compagnie doit soumettre les plans détaillés de cette construction.

COPIES ÉPREUVES DE LA NOUVELLE CLASSIFICATION DU TRANSPORT CANADIEN, N° 17, DOSSIER N° 25672-9.

La nouvelle classification a apporté non seulement des changements radicaux dans les taux mais aussi des changements importants dans les règlements. Ces changements ont rendu difficile à la Commission, et pratiquement impossible aux expéditeurs, de juger convenablement de l'effet des nouveaux règlements et de la nouvelle classification sans avoir des renseignements précis sur tous ces derniers.

Le commissaire en chef, dans son jugement en date du 26 juillet 1916, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, demande qu'une ordonnance soit préparée obligeant les compagnies de chemin de fer à soumettre à la Commission et aux parties un état indiquant d'abord tous les changements apportés aux règlements et les raisons de ce faire, et indiquant les résultats de ces changements sur le trafic dans l'est et dans l'ouest du Canada.

PLAINTE DES MM. DOUCET ET FRÈRES, GRANDES-PILES, QUÉ., RELATIVEMENT AUX TAUX DE TRANSPORT SUR LA BRIQUE.

La plainte telle que portée soulève deux points. Premièrement, la question de savoir si la compagnie de chemin de fer est obligée de réduire les taux à cause de la position économique défavorable du producteur; et, deuxièmement, la question de l'équité des taux mêmes.

Le jugement de la Commission faisait remarquer qu'il n'existe aucune obligation dans la loi des chemins de fer, de réduire les taux à cause de la situation économique défavorable dans laquelle peuvent se trouver les requérants. L'obligation se bornait simplement à l'équité des taux, et ces derniers n'étaient qu'un facteur dans la situation générale.

Quant à l'équité générale des taux, on a dit:

On peut maintenant s'occuper de la question de l'équité générale des taux.

Les requérants se plaignent des taux de transport à divers points. Ils disent qu'ils avaient décidé de signer un contrat avec des gens d'Yamachiche, croyant obtenir

un taux de 3½ cents; mais on leur a demandé 5 cents, taux trop élevé d'après eux. Les requérants prétendent qu'autrefois le taux était de 3½ cents à cet endroit.

Les dossiers de la Commission ne mentionnent aucun tarif de 3½ cents de Grandes-Piles à Yamachiche. Avant le 1er janvier 1911, il y avait un taux de 4½ cents, taux conforme à l'échelle spéciale par mille de la compagnie de chemin de fer pour la brique et autres matériaux de construction. A partir du 1er février 1911, le taux fut porté à 5 cents, ce qu'il est encore aujourd'hui. Les requérants ont déclaré qu'en 1915 il y avait un taux de 2 cents à la jonction Garneau, et pour un centin de plus, ils pouvaient expédier à Grand'Mère et à Shawinigan-Falls, par le *Canadian-Northern.* Les dossiers de la Commission ne font pas mention d'un taux de deux cents de Grandes-Piles à la jonction Garneau. Le taux indiqué est de trois centins.

Plainte est aussi portée contre le taux de transport à Montréal. Les requérants disent qu'ils expédiaient auparavant à Montréal pour 5 cents. Ce taux est maintenant, et a été depuis le 1er août 1913, de 5½ cents.

A Shawinigan-Falls et à Grand'Mère, les distances du Pacifique-Canadien sont de 51 et de 57 milles, respectivement, mais la distance n'est que de 6.6 milles à la jonction Garneau où le raccordement se fait avec le *Canadian-Northern,* et la distance de ce dernier de cet endroit à Shawinigan-Falls et à Grand'Mère étant de moins de quatre milles, la situation tombe sous le coup de l'ordonnance relative à l'aiguillage commun.

Lors de l'audition, M. Macdonell, représentant le Pacifique-Canadien, a admis que c'était là l'explication du taux commun de 4 cents. Mais dans ce canal, il inclut le droit complet de un cent pour l'aiguillage commun tandis qu'on aurait dû demander ½ cent seulement. Par conséquent, il y a eu surchage de ½ cent sur toutes les consignations sur lesquelles on a prélevé 4 cents et on devra naturellement rembourser la différence.

Comme on l'a dit, il existe une échelle par mille sur la brique et autres matériaux de construction. C'est là l'échelle que l'on a appliquée d'après les points de destination dont parlent les requérants, excepté pour Montréal. Le transport à Montréal est de 8 cents. Le taux actuellement imposé est de 5½ cents, soit 2½ cents au-dessous de l'échelle. On fait une réduction afin d'amener la concurrence des points plus éloignés aux grands centres de consommation. Ceci est à l'avantage du producteur éloigné.

Les requérants mentionnent le fait que des concurrents de Saint-Tite, sur le *Canadian-Northern,* expédient à Shawinigan-Falls, Grand'Mère et Montréal aux mêmes taux qu'ils veulent obtenir du Pacifique-Canadien. Le taux de Saint-Tite à Montréal est de 5 cents. Ce transport se fait par le *Canadian-Northern* seulement et le taux de 5 cents est un tarif spécial pour la distance de 106 milles. Le taux de transport à Shawinigan-Falls et Grand'Mère, savoir, 3½ cents, est le taux par une seule voie pour la distance comprise, 11 et 18 milles respectivement.

Sauf dans le cas du tarif moins élevé à Montréal, dont on a donné la raison, le transport de la brique dans la province de Québec se fait d'après une échelle spéciale par mille, les autres consignateurs n'obtenant pas de taux moins élevés que ceux de l'échelle.

Se départir de cette base générale des taux, serait conséquemment favoriser les requérants au détriment de leurs concurrents. La requête ne peut être accordée.

Les faits sont exposés en détails dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 26 juillet 1916, et approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et le sous-commissaire en chef Nantel.

PLAINTE DE F. L. GETZLER, MONTRÉAL, QUÉ., RELATIVE AUX TAUX SUR LA FONTE EN WAGONS COMPLETS.

Cette plainte soulevait la question à savoir si un rapport auquel un taux de classe et de commodité s'applique et donne un total moins élevé que le taux de par-

cours entier entre les points dont il s'agit doit prévaloir; c'est-à-dire qu'il s'agit d'une question de remboursement.

La Commission fait remarquer dans son jugement que le taux de parcours entier entre les points mentionnés était légalement en vigueur. La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner un remboursement et tout ce qu'elle peut faire est de décider pour l'avenir, sur requête et après que preuve aura été fournie de l'injustice du tarif de parcours entier, une réduction de ce dernier aux taux combinés dont on a parlé. Une telle demande n'a pas été adressée à la commission.

Les faits sont exposés en détails dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 14 juillet 1916, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et par le sous-commissaire en chef Nantel.

PLAINTE DE "MESSRS. GRAHAM CO., LTD.," BELLEVILLE, ONT., RELATIVE AUX TAUX SUR LES FRUITS SÉCHÉS.

Les requérants lorsqu'ils expédient de leurs établissements du Michigan, payent tarif de quatrième classe d'après la classification officielle, soit 31·9 cents de Mayville et 34·8 cents de Casnovia à Montréal. Ils demandent que les mêmes marchandises allant d'un point du Canada à un port canadien, d'après la classification officielle, soient classées plus bas que lorsqu'elles vont d'un point des Etats-Unis au même port.

Comme on l'a dit, les chemins de fer ne sont légalement forcés de se servir de la classification officielle pour les exportations de points du Canada à des ports canadiens. orsque l'on s'en sert, comme on l'a fait remarquer, elle donne, en général, une combinaison moins élevée que celle du tarif domestique et de la classification canadienne. C'est-à-dire on donne au commerce canadien l'avantage d'un tarif préparé en vue du plus grand volume d'affaires dans les Etats-Unis et de l'effet de la concurrence en réduisant les taux d'expédition aux ports américains. L'emploi de la classification officielle en territoire canadien donne ainsi l'avantage de maintenir une parité des ports sans tenir compte du volume d'affaires.

Le remède que demandent les requérants en plaçant leurs produits dans la cinquième classe de la classification officielle ne peut, conséquemment, pour les raisons données, être accordé.

La combinaison du tarif de cinquième classe de la classification canadienne et du tarif domestique de Belleville à Montréal, plus les frais de 2½ cents aux têtes de lignes, donne un taux de 21½ cents. C'est là le même que le taux d'exportation de quatrième classe de la classification officielle. Le tarif de cinquième classe de la classification officielle que demandent les requérants serait de 18 cents. Le tarif domestique de cinquième classe, plus les frais de 2 cents aux têtes de lignes, donnerait un taux de Belleville à Saint-Jean, de 31 cents. Le taux d'exportation de quatrième classe auquel est soumis le produit est de 25·8 cents. Les requérants demandent un tarif officiel de cinquième classe de 22.1 cents. A Halifax, la combinaison du tarif domestique et des frais aux têtes de lignes est de 32 cents. Le tarif d'exportation de quatrième classe dont jouissent les requérants est de 25.8 cents. Ils demandent un tarif de cinquième classe de la classification officielle, soit 23.1 cents.

A Montréal, les services de têtes de lignes comprennent: (*a*) Les frais d'aiguillage des commissaires du port de $2.50 par wagon, quel qu'en soit le poids. En prenant le poids minimum requis pour les fruits séchés par la classification officielle, savoir, 30,000 livres, ces frais reviennent à 16.67 cents par tonne.

(*b*) Déchargement des wagons dans les hangars du port, supposé être de 30 à 35 cents par tonne; mais on peut laisser ces frais de côté puisque les tarifs de quatrième et de cinquième classes comprennent la manipulation par la compagnie de chemin de fer.

(*c*) Quaiage, 20 cents par tonne, dont la compagnie de chemin de fer paie la moitié.

(*d*) Droit du gardien du port, 2 cents par tonne.

Bien qu'il y ait, dans le cas de Montréal, les frais de têtes de lignes dans le tarif, de 2½ cents par 100 livres, de fait le chemin de fer paie les frais d'aiguillage des commissaires du port et la moitié du quaiage. Il reste alors comme montant que devront vraiment comprendre le tarif que doit payer l'expéditeur comme frais de têtes de lignes 12 cents par tonne, le droit du gardien du port et la moitié du quaiage. Il devrait, conséquemment, y avoir une correction dans les tarifs donnant six dixièmes de cent par 100 livres, pour ce qui est de Montréal.

La question de savoir si les frais de têtes de lignes océaniques ne devraient pas être entièrement absorbés dans les taux domestiques n'a pas été discutée. C'est une question que l'on pourrait inscrire pour étude.

Les faits sont exposés en détails dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 23 juin 1916, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et le sous-commissaire en chef Nantel.

CITÉ DE MOOSEJAW, COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La ville a demandé une ordonnance forçant ces deux compagnies à établir un système de raccordement dans Moosejaw. Le Grand-Tronc-Pacifique a demandé que le raccordement soit fait en construisant le raccordement et les voies latérales reliant son embranchement à l'entrepôt avec la subdivision Outlook du Pacifique-Canadien à un point entre les douzième et onzième avenues. Le Pacifique-Canadien s'est opposé à ce choix parce qu'il a une pente de 1 pour cent à son embranchement Outlook; de plus parce que ce projet le force à remonter sa pente sur une grande distance et que, étant plus ancien que le Grand-Tronc-Pacifique, on devrait sauvegarder d'abord ses intérêts. Il proposa un raccordement plus rapproché de l'entrepôt du gouvernement. On a découvert lors de l'audience que le raccordement du Pacifique-Canadien donnait une pente de 2 pour cent.

Dans son jugement en date du 21 juillet 1916, approuvé par le commissaire Goodeve, le commissaire en chef a décidé que le raccordement doit être construit dans la subdivision Outlook du Pacifique-Canadien comme le demande le Grand-Tronc-Pacifique, à moins que le premier puisse modifier les pentes au point de raccordement qu'il suggère de manière à donner au dernier une pente, exempte de courbe, de pas plus de 1 pour cent. Dans ce cas, le Grand-Tronc-Pacifique contribuerait pour la somme de $2,500. Si on construit le raccordement à l'embranchement Outlook, le Grand-Tronc-Pacifique paiera tout le coût des travaux.

"GREAT WEST COAL COMPANY" ET GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La *Great West Coal Company* a demandé une ordonnance, en vertu de l'article 226 de la Loi des Chemins de fer, obligeant le Grand-Tronc-Pacifique à déduire ou rembourser à la requérante la somme de $31,189.30; c'est là la somme totale que la compagnie a payée pour la construction et l'achèvement de la voie commerciale entreprise sous l'autorité de l'ordonnance n° 15283, sous forme de remise à même les droits.

La voie commerciale dont il s'agit fut construite après entente entre les parties.

Le commissaire en chef dans un jugement oral prononcé à la clôture de l'audition le 15 juin 1916, établit une différence entre le cas d'une voie commerciale construite sous l'autorité de l'article 222 de la Loi des Chemins de fer et celles qui sont construites sous l'autorité de l'article 226, alors que la compagnie est forcée de construire. L'article 226 décrète qu'il y aura remise et lorsque le montant est remboursé la voie devient la propriété de la compagnie. Dans son résumé, le commissaire en chef dit:

> Les deux cas sont entièrement différents. Les dispositions de l'article 226 ne peuvent s'appliquer à l'article 222. L'article 222 se rapporte à une entente; l'article 226 se rapporte à des droits statutaires qui seuls donnent droit au remboursement.
>
> La requête est rejetée.

LA "CANADIAN WESTERN LUMBER COMPANY, LIMITED", ET LA "GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY". DOSSIER N° 19475-24.

La compagnie de bois a demandé des renseignements sur les droits que peut imposer et prélever le *Great-Northern* sur une consignation de sapin et une décision quant à savoir si le poids minimum requis pour un wagon peut aussi être la capacité maximum du wagon. Le wagon dont il s'agit est un wagon plate-forme de 32 pieds dont la capacité indiquée est de 40,000 livres. D'après le tarif, ce wagon prendrait un minimum de 40,000 livres, si ce wagon mesurait 40 pieds et avait une capacité allant jusqu'à 100,000. Le minimum dont on se plaint dans ce cas se trouvait aussi le maximum de charge du wagon. Ce tarif de *Great-Northern* relatif au transport du sapin et autres bois plus légers comprenait une exception au minimum ordinaire d'un chargement de bois de 40,000 livres, en stipulant que dans les wagons de 36 pieds de longueur, chargés à "pleine capacité visible", le minimum serait le poids réel, mais pas moins de 30,000. Les arguments des représentants de la compagnie étaient basés sur la prétention que la disposition relative à la "pleine capacité visible" s'appliquerait au wagon dont il est question.

Le juge en chef, dans son jugement temporaire, en date du 1er juin 1916, approuvé par le commissaire McLean, déclare que le règlement relatif à la "capacité visible" ne peut s'appliquer à un wagon plate-forme à moins que le tarif lui-même ne fournisse des renseignements sur l'aire de la plate-forme qui doit être couverte et sur la hauteur de la charge. Le tarif dont il s'agit ne contenait pas ces dispositions. Le minimum doit être laissé à 40,000 livres, la capacité indiquée de ce wagon plate-forme.

"LAKE ERIE AND NORTHERN RAILWAY COMPANY" ET LA CITÉ DE BRANTFORD. DOSSIER N° 18034.60.

La compagnie de chemin de fer demande l'approbation du choix de l'emplacement de sa gare au coin des rues Colborne et Water, à Brantford. L'approbation de l'emplacement nécessitait l'emploi d'une partie triangulaire de la rue Water dont la largeur est de 16 pieds 3 pouces à la jonction de la rue Colborne et s'étendant le long de la rue Water sur une distance de cinquante-deux pieds. La compagnie de chemin de fer avait acheté une lisière triangulaire sur le côté est de la rue Water avec front de 10 pieds sur la rue Colborne, laissant une ouverture sur la rue Water à l'angle et sur la ligne de la rue Colborne de trente-sept pieds et un angle droit de trente-trois pieds.

La ville s'oppose au choix de l'emplacement entre autres raisons parce que le trafic de la compagnie requérante et de la *Brantford and Hamilton Radial* descend la rue Water et passe l'emplacement de la gare projetée venant de la rue Colborne par une pente d'environ 7 pour 100; que la *Brantford and Hamilton Radial Company* se propose de passer la rue au moyen d'un passage à niveau; que la rue Water débouchant la rue Colborne forme un angle aigu et tout le trafic de la rue Colborne devra passer au sommet de l'angle pour arriver à la gare projetée; que, de plus, avec les industries déjà établies et celles que l'on se propose d'établir sur la rue Water, le trafic serait trop congestionné; et, enfin, que la gare projetée ne se conforme pas quant à la hauteur au règlement municipal qui demande que le frontispice de la gare doit s'élever à 30 pieds à compter du trottoir.

La ville accepte l'ordonnance à la condition que le Pacifique-Canadien achète une autre partie triangulaire, indiquée comme "C" sur le plan, à l'est, qu'il a déjà achetée, avec un front de 22 pieds sur la rue Colborne et une profondeur maximum vers la rue Water, à l'est, de 39 pieds.

L'ingénieur de la Commission recommande que si la compagnie est forcée d'acquérir la partie marquée "C" et de la passer à la ville pour en faire une rue, la ville donne en échange à la compagnie les parties marquées "A" et "B" sur le plan.

Le commissaire en chef, dans son jugement en date du 6 juin 1916, demande qu'une ordonnance soit émise approuvant l'emplacement de la gare à condition que la compagnie obtienne le lopin "C" indiqué sur le plan de la ville et le passe à la ville

pour l'établissement d'une rue; la ville devra remettre à la compagnie en échange les lopins " A " et " B ".

RÈGLEMENTS CONCERNANT L'USAGE DES WAGONS.

Les taux pour service d'un wagon pour le temps écoulé en plus du temps accordé gratuitement en vertu des règlements touchant le service des wagons, sont indépendants du tarif imposé régulièrement sur des chargements en transport, et conséquemment le wagon impliqué dans la requête en question tombait sous le coup des règlements concernant l'usage des wagons en vigueur à l'époque de son arrivée à destination.

La prétention de la requête, que c'était le plus bas taux pour service de wagon en vigueur au moment où le connaissement était émis, ne fut pas soutenue.

Les faits sont complètement expliqués dans le jugement rendu par M. le commissaire McLean, en date du 22 mai 1916, et appuyé par le commissaire en chef Drayton.

LA CITÉ DE WINDSOR *VS* LE PACIFIQUE-CANADIEN.

La cité demanda une ordonnance obligeant la compagnie du chemin de fer à construire un pont convenable au-dessus de la voie de la compagnie à l'intersection de ladite voie avec la rue London.

En appuyant la requête on fit savoir qu'à cause de l'augmentation du trafic de la rue London la largeur du pont actuel était insuffisante au trafic qui y circule; que l'intention de la municipalité était de paver cette rue à son intersection avec la voie ferrée de la compagnie et qu'avant d'entreprendre ces travaux elle était désireuse de voir le pont actuel reconstruit et élargi; et que la double voie projetée sur la rue London par la compagnie du chemin de fer *Sandwich, Windsor and Amherstburg* exigeait à elle seule l'élargissement du pont en question. La compagnie, en s'objectant à la requête, prétendit qu'il n'y avait pas de nécessité d'élargir le pont et que si la municipalité tenait à ces changements elle devait être en mesure d'en défrayer les dépenses; et, aussi, que la Commission n'était pas autorisée à commander de tels changements, à moins que ceux-ci impliquassent une nécessité en vue de la sûreté du public.

De fait, la Commission trouva qu'il ne se faisait pas assez de trafic à cet endroit pour légitimer l'élargissement du pont en question.

Dans ses conclusions, en date du 9 mai 1916, le commissaire en chef a exprimé l'opinion que cette cause était semblable à celle de la *Hamilton vs T. H. and B. Railways* (dossier n° 24499 de la Commission) et s'en rapporta aussi à celle du *C.P.R. vs G.T.R. 49 S.C.R. 525,* et celle de *London vs London Street Railway* (dossier n° 7264 de la Commission), et il soutint, en conséquence, que les objections soulevées par l'avocat de la compagnie de chemin de fer ne sauraient être soutenue.

La responsabilité de la compagnie était de maintenir le pont de manière à suffire aux exigences du trafic. Le posage d'une voie double par la compagnie du chemin de fer *S. W. & A.* exigeait l'élargissement du pont. En conséquence, une ordonnance devrait être émise pour autoriser l'élargissement du pont, et, vu que la responsabilité du maintien du dit pont retombait sur la compagnie, et vu aussi que tôt ou tard le pont devra être remplacé par une construction nouvelle, et fixer à 65 pour 100 la part des frais à soutenir par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et à 35 pour 100 celle à soutenir ou par la municipalité ou par la compagnie du chemin de fer *S. W. & A.*

La compagnie des tramways ne constituait pas une partie à la requête, et, en conséquence, on ordonna qu'à cette même compagnie soit fournie l'occasion de présenter toute soumission, s'il y a lieu, relativement à la question du coût.

CHEMIN DE FER " LONDON AND PORT STANLEY " *VS* LA CITÉ DE LONDON.

En vertu de l'ordonnance n° 23753, en date du 22 mai 1915, permission était accordée à la Commission du chemin de fer de London, en charge du fonctionnement

du chemin de fer *London and Port Stanley* de prendre possession de, d'utiliser et d'occuper certains terrains situés dans la cité de London, appartenant à la compagnie du Grand-Tronc et plus particulièrement décrits dans l'ordonnance.

On ne donna pas suite à l'ordonnance, mais à l'audition de la cause relativement à la détermination de la compensation à être payée, la Commission suggéra une solution temporaire devant être soumise à l'étude des parties intéressées. Après avoir pris connaissance du rapport de son ingénieur, la Commission du chemin de fer de London approuva un plan modifié qui avait pour but de donner suite à la suggestion de la Commission des chemins de fer.

Le commissaire en chef. dans son jugement en date du 9 mai 1916, et appuyé par le commissaire McLean, exprimait au sujet de compensation l'opinion qu'il était possible que la discussion de ce point ne fut jamais nécessaire. La Commission du chemin le fer de London n'a obtenu aucun droit permanent sur les terres non utilisées du Grand-Tronc à l'époque et pour des fins d'exploitation de chemin de fer, et lesquelles le Grand-Tronc n'aurait pas lieu d'utiliser jusqu'au moment où l'on entreprendrait les travaux d'exhaussement actuellement en projet. Les travaux de construction devant être faits aux frais de la Commission du chemin de fer de London.

COMPAGNIE MARITIME DE TÉLÉGRAPHE ET DE TÉLÉPHONE ET LE CHEMIN DE FER "DOMINION ATLANTIC" ET BAIRD ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La compagnie maritime de télégraphe et de téléphone présenta une requête visant à faire approuver un plan indiquant la traverse du chemin de fer *Dominion-Atlantic* au-dessous d'un réseau de lignes téléphoniques, au premier passage à niveau à l'ouest de la gare de Port William en partant de Halifax, N.-E., et H. W. Baird, de Nakusp, C.-B., demanda la permission de faire passer un tuyau de quatre pouces au-dessous des voies de la subdivision de Nakusp et Slocan du Pacifique-Canadien à un endroit situé à quatre milles de Nakusp.

Au sujet de la question principale à savoir si l'on devait favoriser la compensation aux chemins de fer pour l'utilisation de leurs terrains, ainsi que sur la juridiction de la Commission, et après s'être reporté aux articles de la loi s'y rapportant—soit les articles 246 et 250 en vertu desquels les requêtes furent faites—voici comment s'exprime le commissaire en chef, en date du 4 mai 1916:

> Le règlement ordinaire porte, il est vrai, que nul terrain ne sera utilisé sous l'empire de tout article s'y rapportant, à moins que la dite utilisation ne soit suivie de compensation, à moins toutefois que la loi elle-même en stipule autrement et cela en des termes très précis.
>
> La loi ne permet pas la confiscation de propriété appartenant à une compagnie de chemin de fer ou autre. Il est clair que la question des termes et conditions laissés expressément comme c'est le cas à la discrétion de la Commission, sont assez larges pour couvrir toute question de compensation à laquelle la compagnie de chemin de fer a droit.
>
> Toutefois, on ne doit pas perdre de vue les conditions actuelles qui s'appliquent généralement à des requêtes de ce genre.

Et en plus il démontre que les chemins de fer s'étendant comme ils le font dans toutes les directions du pays doivent nécessairement être croisés par des réseaux téléphoniques et, à un degré moindre, par des fils de transmission électrique; il en est ainsi de leurs voies qui doivent être croisées par des tuyaux, des égouts et des conduites de gaz. Dans une requête de ce genre, les compagnies de chemin de fer n'obtiennent pas de compensation pour l'utilisation de leurs terrains. Le point à éclaircir est généralement de savoir si l'on peut effectuer un croisement d'une manière sûre dans les circonstances actuelles et si, en agissant ainsi, on affecte en quelque sorte l'usage que fait habituellement la compagnie de ses terrains propres. La nécessité d'effectuer ces croisements est reconnue par les compagnies de chemins de fer. Il est très difficile de déterminer la nature de la compensation, si compensation il doit y avoir, à laquelle la compagnie a

droit quand des fils sont jetés au-dessus de ses voies à une telle hauteur de l'emprise de la voie qu'ils ne sauraient être nuisible au matériel roulant ou autre de la compagnie.

Le commissaire en chef :

> La Commission a toujours permis ces croisements sans compensation pour la compagnie de chemin de fer. Ces croisements ne sont aucunement nuisibles à l'exploitation du chemin de fer. L'ordonnance ne fait que créer une facilité qui peut être cancelée ou modifiée si l'occasion l'exige.
>
> Dans le cas de dommage ou perte réelle causée à la compagnie de chemin de fer, il n'y a pas de doute que la règle ordinaire concernant la compensation s'y appliquerait nécessairement.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET "NEW-YORK-CENTRAL" ET SERVICE DE VOIE FERRÉE DE LA BANLIEUE ENTRE MONTRÉAL ET HIGHLANDS, P.Q.

L'ordonnance n° 24921 de la Commission, en date du 20 avril 1916, obligeait ces compagnies de chemins de fer à arrêter leurs trains à Highlands comme il est déclaré dans l'ordonnance.

Des plaintes furent exprimées, à la suite de cette ordonnance, déclarant que le *New-York-Central* se trouvait dans l'incapacité de mettre en vigueur son horaire du printemps. L'ordonnance n° 24921 ne visait qu'à fixer le service minimum destiné à Highlands. Elle ne prétendait pas de couvrir ainsi le trafic qui pouvait se faire avec d'autres localités, et il n'y avait rien qui empêchait la compagnie d'ajouter à ce service si elle le désirait.

Ce point est soutenu le 4 mai 1916 par le commissaire en chef Drayton et appuyé par le commissaire Goodeve, que la compagnie devrait continuer pour l'utilité du public qui utilise sa ligne, un service semblable à celui qui a été fourni au cours des saisons d'été antérieures.

CROISEMENT DE LA VOIE DES TRAMWAYS DE LONDON ET DU GRAND-TRONC À LONDON.

La cité de London demanda une ordonnance qui obligerait la compagnie des tramways de London à poser et entretenir une voie double à travers la voie du Grand-Tronc à la rue Richmond, dans la ville de London. En appuyant cette requête on fit voir qu'une voie double était nécessaire pour protéger le public voyageur. On discuta la juridiction de la Commission au sujet de l'adoption d'une telle ordonnance, sous prétexte qu'en vertu de l'article 8 de la loi des chemins de fer, la Commission ne pouvait traiter de la question de croisement qu'en ce qu'il avait trait à la sûreté du public au point de vue du chemin de fer et ses clients; on prétendit aussi que la sécurité des gens voyageant dans les tramways ne constituait pas une question qui relève de la Commission.

Dans son jugement rendu le 7 avril 1916, le commissaire en chef Drayton soutint que sous l'empire des stipulations de la loi des chemins de fer la Commission avait droit de passer l'ordonnance en question, et il s'en reporta, à cet effet, aux articles 8, 227, 237 et 238.

Après avoir étudié la question on trouva que les tramways allant tant vers le sud que vers le nord étaient retardés plus longtemps qu'il ne fallait à cause de leur circulation sur une voie simple. En conséquence, on soutint qu'une double voie était nécessaire et qu'une ordonnance devait être adoptée à cet effet.

Quant à la question des frais à encourir on crut qu'elle devrait être étudiée plus en détail à cause de la situation financière de la compagnie des tramways, la possibilité d'une séparation de rampe et de l'assistance accordée par l'ordonnance. La compagnie tenant le rang d'ancienneté on n'a pas cru devoir l'appeler à contribuer. On soutien donc que le nouveau système d'aiguillage exigé devrait être fourni par la ville; que la compagnie des tramways doit être tenue responsable du posage d'une voie double jusqu'à la voie du Grand-Tronc, et payer à la ville la somme de 7 pour 100 des frais impo-

sés à la cité par une telle entreprise, tant qu'elle se servira des voies du Grand-Tronc et quelle utilisera les systèmes d'aiguillage. La cité devant retenir le droit à la possession des systèmes d'aiguillage.

POTEAUX INDICATEURS DE PASSAGE À NIVEAU AUX CROISEMENTS DE CHEMIN DE FER AUX PENTES.

Cette requête fut présentée par la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* demandant une ordonnance pour pousser les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission à placer des poteaux indicateurs de passage à niveau (avertisseurs à rayon d'un mille) aux passages à niveaux dans les pentes.

Après avoir entendu les représentants des demandeurs et ceux des compagnies de chemins de fer, la Commission conclut qu'elle ne devait pas intervenir dans cette question et devait laisser les compagnies de chemins de fer libres de maintenir en opération ou de suspendre ces avertisseurs à rayon d'un mille selon qu'elles le jugeraient à propos, et en conséquence, la requête fut renvoyée.

Les faits de cette cause sont donnés en détails, dans le jugement rendu le 6 avril 1916 par l'adjoint du commissaire en chef, appuyé par le sous-commissaire en chef Nantel et par M. le commissaire McLean.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN EN VUE D'AMENDER L'ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 65 DE LA COMMISSION.

Cette requête a été présentée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vue d'amender l'ordonnance générale n° 65 de la Commission en ajoutant la clause (c) de l'alinéa 8 de la dite ordonnance, un proviso à l'effet que les stipulations de la clause ne doivent pas s'appliquer aux structures longeant une voie d'évitement ou embranchement sur le côté opposé de laquelle se trouve un espace latéral libre d'au moins six pieds à partir du rebord du rail le plus rapproché, ou aux structures longeant toute voie d'évitement ou embranchement sur le côté opposé de laquelle se trouve une voie ferrée parallèle située à une distance de pas moins de treize pieds du centre d'une de ces voies à celui de l'autre voie.

Cet amendement aurait pour effet de limiter la protection des employés d'un convoi à un côté du dit convoi seulement, et il fut démontré qu'en maintes circonstances les signaux d'opération ne pourraient pas être donnés du côté où pourrait se trouver l'espace libre en question.

Après avoir étudié la question dans tous ses détails, la Commission décida que l'ordonnance devait ne pas être modifiée et que la requête soit rejetée.

Les détails de cette cause sont complètement indiqués dans le jugement rendu le 7 avril 1916 par l'adjoint du commissaire en chef Scott, qui a été appuyé dans sa décision par le sous-commissaire en chef et par monsieur le commissaire McLean.

LA COMPAGNIE TAYLOR ET LA "CANADIAN FLOUR MILLS COMPANY" *VS* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PÈRE-MARQUETTE.

Une consignation de blé avait été expédiée de Goderich et Port McNicoll à destination de Chatham où il fut moulu dans les moulins des plaignants et expédiée aux taux de parcours complet plus l'excédent de deux cents par 100 livres pour mouture en transit. En plus du taux de parcours entier et de celui de mouture en transit, les plaignants avaient eu à payer une charge supplémentaire imposée par la compagnie du chemin de fer Père-Marquette pour service d'aiguillage pour aller et retour de la voie de transfert aux moulins des plaignants. Les plaignants prétendirent que cette charge supplémentaire pour service d'aiguillage aurait du être payée par le Pacifique-Canadien et soutinrent que, en somme, ces deux taux supplémentaires étaient illégaux et injustes à leur égard tout en favorisant les moulins à farine situés le long de la voie du Pacifique-Canadien.

Dans son jugement rendu le 31 mars 1916, le commissaire en chef, appuyé par son adjoint Scott et par M. le commissaire Geedeve, démontra qu'il n'y avait pas de différence en principe entre cette cause et celle de la *Anchor Elevator* et la *Northern Elevator Company* contre le chemin de fer *Canadian-Northern* (dossier n° 9816) au sujet de laquelle on était d'avis que l'ordonnance concernant le service d'aiguillage ne visait pas à s'appliquer et ne s'appliquait non plus aux têtes de lignes, et qu'elle ne comportait pas les privilèges de mouture en transit; et que le transporteur ne devait pas être tenu responsable d'une partie du coût d'aiguillage; et que le taux d'un sous était raisonnable à cause des privilèges d'arrêt accordés à cet endroit.

En conséquence, il est soutenu que les privilèges d'arrêt ou de transfert et les dépenses ainsi entraînées ne comprennent pas les honoraires d'aiguillage impliqués en prenant le trafic d'une ligne d'une autre compagnie de chemin de fer, et que la requête doit être rejetée.

SERVICE DES TRAINS DE MONTRÉAL ET DES COMTÉS DU SUD JUSQU'AU PARC GREENFIELD.

Cette plainte fut faite par les habitants du parc East Greenfield, village situé à quelque distance au sud de la rivière Saint-Laurent et à environ dix milles de la cité de Montréal, dans le but d'obtenir un meilleur service sur la ligne du chemin de fer *Montreal and Southern Counties,* entre leur village et la cité de Montréal.

On prétendit que ce n'était pas raisonnable pour la compagnie de ne pas faire arrêter ses trains à East Greenfield Park pour y prendre les gens à destination de Montréal entre 8.16 du matin et 3.18 de l'après-midi. La Commission décida qu'une ordonnance devait être émise pour faire arrêter le convoi n° 131 sur signal à East Greenfield Park.

La Commission décida en plus que, dans le but de s'assurer si le privilège d'arrêt accordé était vraiment d'une grande utilité, demanderait à la compagnie du chemin de fer intéressé de tenir un registre du nombre de personnes qu'elle prendrait à cette station pendant les trois premiers mois de la mise en vigueur de l'ordonnance et d'en faire rapport à la Commission qui jugerait alors si le service d'arrêt devait être maintenu plus longtemps.

Les faits de cette cause sont complètement indiqués dans le jugement de l'adjoint du commissaire en chef Scott, en date du 29 mars 1917, appuyé par M. le commissaire McLean.

TAUX DU TÉLÉGRAPHE.

Ceci était une plainte déclarant que les taux du télégraphe de et à Winnipeg étaient excessifs. La discussion de la question tourna en enquête générale sur les taux du télégraphe à l'ouest des Grands lacs. La décision telle que rendue, après avoir étudié le coût de construction tel que soumis et après avoir examiné la plainte au sujet de l'injustice existant entre les taux à l'est et ceux de l'ouest des Grands lacs, fit voir que la loi retenait les bas prix à l'est des Grands lacs et soutint qu'il devait y avoir révision de l'échelle des taux. Le taux actuel de 25 sous dans un rayon donné fut reconnu comme étant acceptable par tout le monde et fut maintenu en vigueur.

Dans le cas des localités situées pratiquement sur les limites des rayons du télégraphe, c'est l'habitude des compagnies de pourvoir à ce que ces localités se trouvent dans deux différents rayons, selon ce que les taux soient plus bas. On a trouvé des exemples de ce genre dans les causes antérieures. On devrait maintenir en vigueur l'ancienne coutume dans le rajustement des rayons tel qu'ordonné.

A titre d'incidence à la transmission des messages, la preuve fait voir que les compagnies de télégraphe ont pourvu à la livraison gratuite par rayons dans presque toutes les villes du Canada. La règle 49 du tarif du Pacifique-Canadien stipule que "dépêches soient livrées gratuitement à l'intérieur de ce qui pourrait être considéré comme la zone municipale de la ville ou du village; en dehors de ces limites on ne percevra que le coût réel de la livraison". On trouve le même règlement dans la

clause 73 du tarif de la *Great-Northwestern*, et dans la règle 61 du tarif du Grand-Tronc-Pacifique. La question de savoir jusqu'à quel point on devrait établir des limites de livraison gratuite est une de celles qui intéresse le compagnie et qui doit être étudiée par elle, pourvu qu'elle ne commette pas d'injustice.

Dans les articles 1, 2 et 3, il est stipulé en faveur d'un taux de 15 sous, jour et nuit, s'appliquant à un parcours de 12 milles. On suggère que cette disposition soit généralisée. La preuve démontre qu'on ne se sert pas de ce taux et qu'il n'existe que sur le papier. Un tel taux ne devrait pas être une mesure d'injustice, et la question de savoir si ce taux devrait s'étendre aux autres rayons qui ne l'exigent pas à cause de l'augmentation du trafic est certes une question d'exigence de trafic qui relève de la compagnie elle-même; parce que l'établissement des taux d'expérimentation pour développer une industrie est une question qu'il appartient à la compagnie d'étudier. *British Columbia News Co.* vs *Express Trafic Association*, 13 C.R.C. 177.

Dans l'article A et l'article 1, le taux pour excédent en mots est 1 sou; dans tous les autres articles, ce taux est de 2 sous. Ce taux devrait être de 1 sou dans chaque article.

Comme il a déjà été indiqué, les taux dans le territoire compris dans le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, sections 4 et 11, devront être les mêmes que ceux des sections voisines 4 et 11 du territoire compris dans le réseau du Pacifique-Canadien, et les mêmes taux excédant s'y appliqueront en conséquence. Dans le cas des dépêches des sections 2 et 3 dans ce territoire et vice versa, et dans les mêmes mouvements que ceux qui existent entre les sections 15 et 18, inclusivement, et ce territoire, le taux d'excédent par mots et appropriés aux taux du jour prévus par les tarifs du Grand-Tronc-Pacifique peut s'appliquer à titre de maximum.

Dans le cas d'un mouvement entre les bureaux exclusifs impliquant le transport d'une dépêche par deux lignes, il est reconnu que ceci entraîne des frais supplémentaires et en sus de ceux qui appartiennent au message transmis par une seule compagnie entre deux endroits sur son propre réseau. En même temps, il ne serait pas raisonnable d'exiger le taux complet pour la transmission locale. En conséquence, les compagnies devraient voir à ce que leurs tarifs couvrent un tel mouvement sur deux réseaux différents, ou sur plus de deux réseaux si dans un tel cas il existe un taux pour parcours complet beaucoup plus bas que le coût des dépêches locales.

Le système de sections est modifié quant à la transmission d'une section à une autre par la règle de 100 milles. Comme il est stipulé dans le tarif du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire qu'un taux dépassant 25 et 2—c'est-à-dire 2 sous pour chaque mot d'excédent—ne sera pas exigé entre les bureaux qui ne sont pas plus de 100 milles par fils séparés l'un de l'autre, peu importe dans quelles sections ceux-ci pourraient se trouver. Ceci ne s'applique dans le cas des bureaux à l'est de la section 1. Il existe un arrangement semblable dans le cas de la *Great-Northwestern*, bien qu'il ne soit pas amplement protégé par tarif. Le tarif du Grand-Tronc-Pacifique porte cette annotation: "Un taux dépassant 25 et 2 ne sera pas exigé entre les bureaux qui sont séparés l'un de l'autre par une distance de moins de 100 milles."

On suggère que cette distance soit portée à 250 milles. Le parcours de 100 milles est une chose qui est ajoutée à la section de taux dans le but d'aplanir la transition aiguë d'une section à une autre. C'est une concession comparée à ce que l'on fait en matière de taux de transport de marchandises; parce que dans le cas des taux groupés autour des centres de production, on essaie de briser les taux de groupe entre ces centres de production, cela n'empêche pas la transition aiguë qui existe d'un groupe à l'autre et qui est inséparable de la différence dans le taux. La même situation existe dans tout tarif de transport où l'on se sert comme base d'un groupe de milles ou rayon, le taux étant augmenté à mesure qu'on franchit un certain nombre donné de milles. La règle du 100 milles constitue une concession raisonnable en matière de transmission de dépêches télégraphiques, et toute addition qu'on tenterait d'y faire ne serait pas justifiée. L'arrangement qui existe actuellement est raisonnable et devrait être maintenue en vigueur.

Les taux de nuit comprennent tous ceux qui sont payés sur des dépêches acceptées avant minuit et devant être transmises au cours de la nuit au gré de la compagnie de télégraphie et distribuées le matin.

Le service des dépêches ainsi retardées se fait à un taux plus bas que celui qui voit aux dépêches du jour, mais il s'y rapporte.

Bien qu'il y ait avantage pour l'envoyeur à cause des taux inférieurs, il y a aussi avantage pour la compagnie. A cause de ces taux inférieurs, le volume d'affaires est considérablement augmenté; et en plus la compagnie est ainsi en mesure d'utiliser avec plus d'économie son personnel parce qu'elle peut distribuer le travail à deux équipes, celle du jour et celle de nuit.

Dans la preuve, M. Camp déclara que, pour sa compagnie, les taux de nuit avaient existé depuis la fondation de la division de télégraphie du Pacifique-Canadien.

Le Pacifique-Canadien donne des détails au sujet des rayons ou taux de groupe augmentant par sauts de 5, 10 et 15 sous. Pour présentation en résumé de la cause on peut utiliser le taux de 25, 30, 40, 50, 60, 75 cents et $1. A ceci peut s'ajouter le taux de $1.25 servant à couvrir le rayon extrême du réseau télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique au Canada. Voici les taux de nuit et ceux des lettres-dépêches de nuit:

Quand le taux de jour est	Le taux de nuit est	Lettre-dépêche de nuit. Premiers 50 mots.	Chaque 10 mots supplémentaires ou moins.
25—1	25—1		
25—2	25—1	25	.05
30—2	25—1		
40—3	30—2	40	.08
50—3	30—2	50	.10
60—4	50—3	60	.12
75—5	60—4	75	.15
1.00—7	75—5	1.00	.20
1.25—8	1.00—7	1.25	.25

Dans le cas du Pacifique-Canadien, du *Great-Northwestern* et du Grand-Tronc-Pacifique, chaque compagnie a des taux de nuit applicables entre les bureaux de ces réseaux respectifs. Le *Great-Northwestern* a des taux de nuit entre tous ses bureaux et ceux du *Western-Union.* En général, le taux de nuit implique un message portant le même nombre de mots que celui du jour, c'est-à-dire 10 mots. On a attiré l'attention au fait que dans la section 1 et dans les provinces maritimes on peut envoyer une dépêche de nuit de 25 mots au taux du message du jour, tandis que dans les autres sections on peut envoyer 10 mots seulement. Comme il est indiqué dans le paragraphe suivant, il y a dans ces autres sections, comme dans les sections en question, un arrangement touchant la lettre-dépêche de nuit par lequel on peut envoyer une dépêche de 50 mots au taux du jour; toutefois, il semble inutile de discuter cette question plus longuement.

Au cours des dernières années, on a conclu une entente au sujet des lettres-dépêches de nuit par lequel un service de dépêches retardées et d'un volume considérable, surtout en ce qui concerne les affaires, peut être utilisé. Les livres de tarifs du Pacifique-Canadien stipulent que les dépêches de nuit peuvent être acceptées pour tous les bureaux directs administrés au Canada et aux bureaux de la *Postal Telegraph* aux Etats-Unis. Le *Great-Northwestern* acceptera des dépêches de nuit pour les endroits situés sur ses propres lignes et pour les endroits situés sur les lignes de la *Western-Union.* Il accepte aussi des messages semblables pour les bureaux d'une autre ligne. D'après une liste, il appert que ceci comprend tous les endroits situés sur une autre ligne en Canada. Le Grand-Tronc-Pacifique possède un service de dépêches de nuit entre tous les bureaux de son réseau.

Il ne semble pas y avoir actuellement de condition exigeant de faire mention de la direction.

Les faits sont complètement exposés dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 28 mars 1916, approuvé par le commissaire en chef suppléant Scott

et le commissaire Goodeve, et dans le jugement rendu dans le même sens par le commissaire Drayton, en date du 29 mars 1916, dans lequel il admet, entre autres choses, que le parcours et les conditions financières exposés ne justifient pas la Commission d'adopter la teneur de l'article en question comme base pour toute l'échelle des taux.

SÉPARATION DES NIVEAUX À LA TRAVERSE DE CHEMIN BELLEVILLE, CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN, NAPANEE, ONT.

Il a été maintenu que l'état de la traverse du chemin ne permettrait pas de faire une séparation des niveaux à cet endroit; que, tandis que le passage souterrain serait d'une grande utilité pour la sécurité du trafic sur ce chemin, le coût en serait excessif et la Commission n'aurait pas raison, dans les circonstances, de faire payer une partie importante du coût de ces travaux à la ville de Napanee, et comme il n'y a pas d'autres sources de revenus pour aider à payer les frais de ces travaux, la Commission a décidé que, dans les conditions actuelles, la traverse doit être maintenue telle qu'elle se trouve actuellement, du moins pour le présent.

Les faits sont complètement exposés dans le jugement du commissaire en chef suppléant Scott, en date du 26 mars 1917, approuvé par le commissaire McLean.

RELATIVEMENT À L'ÉCHANGE DE SERVICE DES VOIES À BELLEVILLE, ONT.

La Commission avait déjà décidé dans une cause précédente qu'il devrait y avoir échange de trafic à Belleville entre les compagnies de chemins de fer G.-T., P.-C. et C.-N., et, comme résultat de cette décision, la question de déterminer les facilités convenables d'échange entre chacune de ces compagnies a été soumise à l'étude de la Commission.

La Commission a enjoint l'émission d'une ordonnance pour approuver l'échange de service des voies tel qu'indiqué sur le plan que lui a remis la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, les travaux devant être terminés vers le 1er mai 1917, et a enjoint aussi que l'ordonnance contienne un article décrétant que lorsque le trafic se fait entre Belleville et un point d'expédition ou de destination là où existent les facilités d'échange de services de voies d'évitement, la compagnie, sur les lignes de laquelle, y compris les voies d'évitement privées et qui s'y rapportent, se fait le chargement du trafic, devrait avoir droit au service de la ligne et au privilège d'effectuer la livraison demandée sur la ligne de l'autre compagnie au moyen de l'échange de service des voies d'évitement jusqu'au point de destination, à la condition que ladite compagnie puisse fournir des facilités et des privilèges équivalents à ceux de la compagnie de transport qui lui fait concurrence à un taux pas plus élevé.

Les faits sont complètement exposés dans le jugement du Commissaire en chef suppléant Scott, en date du 26 mars 1917, approuvé par le commissaire McLean.

AUGMENTATION DES LIMITES DE LIVRAISON PAR MESSAGERIE À TORONTO.

Il appert que les compagnies de messageries faisant affaires à Toronto ont volontairement établi la coutume de livrer gratuitement les colis envoyés par messagerie dans cette cité plusieurs années avant l'établissement de la Commission des chemins de fer, et que les limites en premier lieu établies ont été de temps en temps étendues soit par les compagnies de messageries de leur propre gré, ou par une ordonnance de la Commission.

Il appert aussi que les limites actuelles ne s'en tenaient pas aux limites de la municipalité et n'étaient pas basées sur un principe de la distance à partir d'un bureau central de distribution, ni basées sur la densité de la population, et que dans le moment certaines parties de la cité se trouvaient dépourvues de service et étaient ainsi injustement lésées.

La Commission a enjoint l'émission d'une ordonnance définissant les parties où se ferait le service gratuit et aussi le service rémunéré et déclarant que ces nouveaux arrangements seraient en vigueur le 1er mai 1917.

Les faits sont complètement exposés dans le jugement du commissaire en chef suppléant Scott, en date du 23 mars 1917, approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire McLean.

RELATIVEMENT AUX INDEMNITÉS DE SURESTARIE SUR DES WAGONS APPARTENANT À DES PARTICULIERS SUR DES VOIES D'ÉVITEMENT PRIVÉES.

Il s'agissait d'une demande faite par la *Nichols Chemical Co., Ltd.*, de Toronto, qui possédait un certain nombre de wagons particuliers construits spécialement pour le transport des acides. La règle 12 des règlements concernant le service des wagons canadiens se lit comme suit: "Lorsque les wagons et les voies ferrées appartiennent à des particuliers il ne doit pas y avoir d'indemnités pour le service des wagons."

Il appert que les wagons en question n'appartenaient pas au consignataire et que, par conséquent, ils n'étaient pas exempts, d'après ce règlement, des indemnités ordinaires de surestarie et on a enjoint d'avertir les parties en cause que le règlement 12 n'exemptait pas les consignataires de la *Chemical Co.* de payer de surestarie.

Les faits sont complètement exposés dans le jugement du commissaire en chef suppléant Scott, en date du 10 mars 1916, approuvé par le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve.

ANNEXE "B".

RAPPORT DU CHEF DE TRAFIC, J. HARDWELL.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour le douzième rapport de la Commission, un relevé des tableaux concernant le mouvement des voyageurs, des marchandises et des messageries, des services téléphoniques et télégraphiques et des wagons-lits et des wagons-salons déposés au bureau de la Commission du 1er novembre 1904, date où, d'après une ordonnance de la Commission, en vertu de l'article 311 de la Loi des Chemins de fer, 1903, les compagnies de chemins de fer ont commencé à déposer leurs tarifs, jusqu'au 31 mars 1916; et à partir du 1er avril 1916 au 31 mars 1917, inclusivement; de même que les ordonnances les plus importantes concernant le trafic émises par la Commission jusqu'au 31 mars 1917.

TABLEAUX REÇUS DU 1er NOVEMBRE 1904 JUSQU'AU 31 MARS 1916 INCLUSIVEMENT.

Marchandises:			
Tarifs locaux..	9,666		
Suppléments..	21,202		
		30,868	
Tarifs communs..	21,524		
Suppléments..	62,454		
		83,978	
Tarifs internationaux..	91,337		
Suppléments..	274,163		
		365,500	
			480,346
Voyageurs:			
Tarifs locaux..	9,345		
Suppléments..	11,052		
		20,397	
Tarifs communs..	6,147		
Suppléments..	10,641		
		16,788	
Tarifs internationaux..	15,056		
Suppléments..	26,553		
		41,609	
			78,794
Messageries:			
Tarifs locaux..	4,923		
Suppléments..	52,132		
		57,055	
Tarifs communs..	3,660		
Suppléments..	12,036		
		15,696	
Tarifs internationaux..	1,768		
Suppléments..	961		
		2,729	
			75,480
Téléphones:			
Tarifs locaux..	968		
Suppléments..	1,048		
		2,016	
Tarifs communs..	2,251		
Suppléments..	6,310		
		8,561	
Tarifs internationaux..	428		
Suppléments..	6,630		
		7,058	
			17,635
Wagons-lits et wagons-salons:			
Tarifs locaux..	65		
Suppléments..	75		
		140	
Tarifs communs..	36		
Suppléments..	73		
		109	
Tarifs internationaux..	61		
Suppléments..	193		
		254	
			503
Télégraphes:			
Tarifs..	102		
Suppléments..	112		
		214	
			214
Totaux réunis pour l'ensemble des tableaux..			652,972

TABLEAUX REÇUS DU 1er AVRIL 1916 AU 31 MARS 1917 INCLUSIVEMENT.

Marchandises:			
Tarifs locaux	1,021		
Suppléments	2,002		
		3,023	
Tarifs communs	3,860		
Suppléments	7,183		
		11,043	
Tarifs internationaux	11,718		
Suppléments	24,696		
		36,414	
			50,480
Voyageurs:			
Tarifs locaux	1,283		
Suppléments	1,791		
		3,074	
Tarifs communs	1,147		
Suppléments	1,915		
		3,062	
Tarifs internationaux	1,661		
Suppléments	4,552		
		6,213	
			12,349
Messageries:			
Tarifs locaux	123		
Suppléments	615		
		738	
Tarifs communs	330		
Suppléments	522		
		852	
Tarifs internationaux	405		
Suppléments	237		
		642	
			2,232
Téléphones:			
Tarifs locaux	79		
Suppléments	55		
		134	
Tarifs communs	25		
Suppléments	836		
		861	
Tarifs internationaux	1		
Suppléments	1,274		
		1,275	
			2,270
Wagons-lits et wagons-salons:			
Tarifs locaux	16		
Suppléments	27		
		43	
Tarifs communs	9		
Suppléments	24		
		33	
Tarifs internationaux	49		
Suppléments	108		
		157	
			233
Télégraphes:			
Tarifs	32		
Suppléments	32		
		64	
			64
Totaux réunis pour l'ensemble des tableaux			67,628
Grand total			720,600

SOMMAIRE DES ORDONNANCES DE TRAFIC D'INTÉRÊT GÉNÉRAL RENDUES DURANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 MARS 1916.

N° 24862, 4 avril 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de téléphone Saint-Ours, limitée, faisant affaires dans les comtés de Richelieu, Saint-Hyacinthe et Verchères, province de Québec.

N° 24865, 4 avril 1916.—Approuvant une entente pour échange réciproque de services téléphoniques entre le compagnie Bell et la *Malahide and Bayham Telephone Association, Limited,* faisant affaires dans les comtés d'Elgin et Oxford, province d'Ontario.

N° 24767, 11 avril 1916.—Approuvant une formule d'exemption et de procuration devant être signée par les médecins et les autres personnes qui désirent, pour des raisons particulières, voyager à bord des trains de marchandises et des wagons de bagage de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company.*

N° 24909, 18 avril 1916.—Autorise la *London and Lake Erie Railway and Transportation Company* à vendre ses billets de voyageurs pour des endroits situés sur les lignes du *Michigan Central Railroad* ou sur son parcours.

N° 24917, 22 avril 1916.—Approuvant une formule d'exemption et de procuration devant être signée par les médecins et les autres personnes qui désirent, pour des raisons particulières, voyager à bord des trains de marchandises ou des wagons de bagage de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

N° 24922, 26 avril 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation du township de Dawn, faisant affaires dans les comtés de Lambton et de Kent, dans la province d'Ontario.

N° 24938, 25 avril 1916.—Modifiant l'ordonnance n° 19570, en date du 13 juin 1913, en y faisant une allocation de 500 livres dans la pesanteur lorsque les lattes sont fournies par les expéditeurs dans les wagons frigorifiques qui ne sont pas moins de faux planchers pour le transport des fruits par wagons.

N° 24948, 6 mai 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Kemble Sarawak Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Grey, dans la province d'Ontario.

N° 24976, 15 mai 1916.—Prescrivant des règlements pour le transport des fruits à partir de Jordan, Ontario, par la *Canadian Express Company.*

N° 24977, 15 mai 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Palace Road Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Lennox-et-Addington, dans la province d'Ontario.

N° 24994, 22 mai 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de téléphone local de Wotton, faisant affaires dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec.

N° 25025, 31 mai 1916.—Approuvant une formule d'exemption et de procuration devant être signée par les médecins et les autres personnes qui désirent, pour des raisons particulières, voyager à bord des trains de marchandises et des wagons de bagages de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

N° 25050, 10 juin 1916.—Exigeant que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique fasse le raccordement des wagons sur ses voies d'évitement entre ses voies provisoires de transport et le chemin de fer *London and Port Stanley,* à London, Ont., aux termes d'une entente conclue entre ces compagnies en 1870.

N° 25055, 12 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Dunsford Telephone, Light and Power Co-operative Association, Limited,* faisant affaires dans le comté de Victoria, dans la province d'Ontario.

N° 25056, 12 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Cameron Telephone Union,* faisant affaires dans le comté de Victoria, dans la province d'Ontario.

N° 25057, 12 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation des townships de MacDonald et Meredith, faisant affaires dans le district d'Algoma, dans la province d'Ontario.

N° 25058, 12 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Highland Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans les comtés de Simcoe et de Dufferin, dans la province d'Ontario.

N° 25059, 12 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation du village de Coldwater, faisant affaires dans le comté de Simcoe, dans la province d'Ontario.

N° 25060, 12 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Pleasant Valley Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Lennox-et-Addington, dans la province d'Ontario.

N° 25061, 12 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation du township de Goderich, faisant affaires dans le comté de Huron, dans la province d'Ontario.

N° 25074, 9 juin 1916.—Exigeant que le chemin de fer Pacifique-Canadien accepte le bétail vivant venant du chemin de fer *Canadian-Northern* et le transporte sur ses voies d'évitement au marché à bestiaux de l'est, à Montréal, au taux de $5 par wagon.

N° 25087, 19 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Hawley Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Lennox-et-Addington, dans la province d'Ontario.

N° 25088, 20 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation du township de Mersea, faisant affaires dans le comté d'Essex, dans la province d'Ontario.

N° 25098, 23 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Hopetown Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25089, 23 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Mink Lake Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Renfew, dans la province d'Ontario.

N° 25106, 26 juin 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Rosedale and Rural Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Frontenac, dans la province d'Ontario.

N° 25124, 3 juillet 1916.—Approuvant le tarif réglementaire maximum pour le transport des marchandises C.R.C. n° 20, de la compagnie du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia.*

Ordonnance générale n° 167, 3 juillet 1916.—Permettant aux compagnies de chemins de fer, par suite de l'augmentation des frais d'exploitation, de faire certaines augmentations dans les taux de marchandises dans l'est du Canada.

N° 25205, 26 juillet 1916.—Prescrivant un chargement minimum de 30,000 livres pour les wagons chargés de bois de construction d'une capacité de 2,050 pieds cubes ou moins, des moulins de la côte du Pacifique et de l'intérieur allant à des endroits de l'est du Canada.

N° 25226, 31 juillet 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *South Crosby Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Leeds, dans la province d'Ontario.

N° 25230, 1er août 1916.—Permettant aux compagnies de chemins de fer dans l'ouest du Canada de faire certaines augmentations dans les taux de distribution des marchandises à partir de Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon de façon à les rendre con-

formes à la base posée dans le jugement de la Commission dans la cause des taux de l'Ouest, en date du 6 avril 1914.

N° 25232, 31 juillet 1916.—Exigeant que la compagnie de télégraphe *Great North Western* remette en vigueur les taux de service télégraphique en vigueur avant le 1er juillet 1916, à partir de Le-Pas, Manitoba.

N° 25248, 2 août.—Approuvant le supplément n° 8 à la classification des messageries pour le Canada, n° 3.

N° 25261, 11 août 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Bethesda and Stouffville Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans les comtés de York et Ontario, dans la province d'Ontario.

N° 25279, 14 août 1916.—Modifie la classification du service de messagerie de façon à comprendre le transport des fruits dans les paniers couverts d'une mousseline.

N° 25285, 18 août 1916.—Autorisant les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien à demander des taxes spéciales pour la détention de wagons directs contenant du bois de construction de l'Ouest et des produits forestiers à Sarnia, Ont., et Cartier, Ont.

N° 25298, 19 août 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et le *Rydal Bank Telephone System,* faisant affaires dans le district d'Algoma, dans la province d'Ontario.

N° 25306, 21 août 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Halton Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté d'Halton, dans la province d'Ontario.

N° 25311, 21 août 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Blind Line Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Grey, dans la province d'Ontario.

N° 25343, 1er septembre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Westport Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans les comtés de Leeds, Frontenac et Lanark, dans la province d'Ontario.

N° 25344, 1er septembre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation du township de Monck, faisant affaires dans le district de Muskoka, dans la province d'Ontario.

N° 25345, 1er septembre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la corporation du township de Watt, faisant affaires dans le district de Muskoka, dans la province d'Ontario.

N° 25348, 1er septembre 1916—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Leeds and Frontenac Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans les comtés de Leeds et Frontenac, dans la province d'Ontario.

N° 25437, 20 septembre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Pleasant View Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Grey, dans la province d'Ontario.

N° 25447, 19 septembre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et *Union Line Telephone Association, Limited,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25448, 19 septembre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Omemee Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans les comtés de Victoria et Durham, dans la province d'Ontario.

N° 25457, 22 septembre 1916.—Approuvant le tarif des taux réglementaires maximums pour le transport des marchandises C.R.C. n° 1113 de la compagnie du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo.*

N° 25464, 25 septembre 1916.—Prescrivant un taux commun de 47 cents par tonne sur le charbon venant de la frontière Niagara et allant à Thorold et St. Catharines

sur les chemins de fer *Michigan Central Railroad* et le *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway.*

N° 25496, 3 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Mount Horeb Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Grey, dans la province d'Ontario.

N° 25506, 3 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Jackson Telephone Association,* faisant affaires dans les comtés de Grey et de Bruce, dans la province d'Ontario.

N° 25507, 6 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Clavering Telephone Association,* faisant afiaires dans les comtés de Grey et de Bruce, dans la province d'Ontario.

N° 25551, 20 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Union Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Wellington, dans la province d'Ontario.

N° 25561, 20 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'échange réciproque de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Shamrock and Renfrey Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25563, 25 octobre 1916.—Approuvant le tarif maximum réglementaire pour le transport des marchandises C.R.C. 1244 entre les gares situées sur les lignes du chemin de fer *Great-Northern,* dans la Colombie-Britannique.

Ordonnance générale n° 173, 26 octobre 1916 (corrigée).—Prescrivant des taux pour l'usage des wagons frigorifiques chauffés entre l'Est et l'Ouest du Canada.

N° 25570, 27 octobre 1916.—Autorisant la construction d'une voie de passage par le chemin de fer *Lake Erie and Northern* pour le transport et la livraison du trafic entre son chemin de fer et les chemins de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* et le Grand-Tronc, à Brantford, Ontario.

N° 25575, 27 octobre 1916.—Approuvant une entente pour une voie de passage de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Massey Station Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le district d'Algoma, dans la province d'Ontario.

N° 25576, 27 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'intercommunication de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Millbrook Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans les comtés de Durham et de Northumberland, dans la province d'Ontario.

N° 25577, 27 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'intercommunication de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Ardtrea Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Simcoe, dans la province d'Ontario.

N° 25578, 27 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'intercommunication de services téléphoniques entre la compagnie Bell et le ministère des terres, forêts et mines pour la province d'Ontario, faisant affaires dans le village de Kearney à différents endroits dans le parc provincial Algonquin, district de Nipissing, dans la province d'Ontario.

N° 25582, 30 octobre 1916.—Approuvant une entente pour l'intercommunication de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Wilberforce Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25584, 25 octobre 1916.—Approuvant le tarif maximum réglementaire pour le transport des marchandises C.R.C. n° 1251, entre les gares sur les lignes du chemin de fer *Great-Northern,* dans la Colombie-Britannique.

N° 25619, 11 novembre 1916.—Approuvant une entente pour l'intercommunication de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *North Cavan Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Durham, dans la province d'Ontario.

N° 25630, 15 novembre 1916.—Approuvant une entente pour l'intercommunication de services téléphoniques entre le compagnie Bell et la *Wolford Rural Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25636, 16 novembre 1916.—Approuvant une entente pour l'intercommunication de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Dore Bay Telephone Company, Limited,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25656, 23 novembre 1916.—Exigeant que les chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern* publient des tarifs communs pour les marchandises dans les territoires compris entre Toronto et Montréal en se basant sur un taux de 2 pour 100 par 100 livres, marchandises de première classe, en plus des anciens taux abolis.

N° 25662, 24 novembre 1916.—Approuve une convention pour l'intercommunication de services téléphoniques entre le compagnie des téléphones Bell et la *Canadian Explosives, Limited,* desservant ses usines de Nobel, et comportant des lignes reliées à ses différentes divisions, dans le district de Parry-Sound, dans la province d'Ontario.

N° 25664, 24 novembre 1916.—Approuve une convention pour l'intercommunication de services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Parkhill Rural Telephone Co., Ltd.,* exploitée dans le comté de Middlesex, dans la province d'Ontario.

N° 25667, 27 novembre 1916.—Ordonne aux chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du *Canadian-Northern* de publier des tarifs spéciaux de denrées sur le plomb blanc, par wagonnée, de Montréal aux localités de l'est canadien où se fabrique de la peinture.

N° 25681, 28 novembre 1916.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Mallorytown Telephone Co., Ltd.,* exploitée dans le comté de Leeds, dans la province d'Ontario.

N° 25687, 28 novembre 1916.—Approuve le supplément n° 8 à la 16e classification canadienne du fret.

N° 25698, 4 décembre 1916.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Sandwich West Co-operative Telephone Association,* exploitée dans le comté d'Essex, dans la province d'Ontario.

N° 25699, 4 décembre 1916.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *East-Middlesex Telephone Co., Ltd.,* exploitée dans les comtés de Middlesex, d'Oxford et de Perth, dans la province d'Ontario.

N° 25704, 7 décembre 1916.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Mississipi Telephone Co., Ltd.,* exploitée dans le comté de Lanark, dans la province d'Ontario.

N° 25735, 18 décembre 1916.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *South McNaughton Telephone Co., Ltd.,* exploitée dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25737, 20 décembre 1916.—Approuve le tarif C.R.C. n° 23 réglementaire maximum du fret au milliaire, du réseau Moncton et Bouctouche.

N° 25749, 21 décembre 1916.—Prescrit les tarifs téléphoniques aux abonnés dans l'île de Toronto pendant l'été.

Ordonnance générale n° 174, 23 décembre 1916.—Autorise l'augmentation des surestaries des chemins de fer du Canada, du 1er janvier au 30 avril 1917, pour diminuer l'encombrement général du trafic.

Ordonnance générale n° 175, 26 décembre 1916.—Autorise l'augmentation des surestaries et des entreposages sur voie quant au grain et au bois tenus en transit à Cartier, Sarnia, Capreol et North-Bay, Ont., pendant la période du 1er janvier au 30 avril 1917.

Ordonnance générale n° 176, 26 décembre 1916.—Oblige les compagnies de chemin de fer, du 15 octobre au 31 mars de chaque année, à fournir tous les wagons disponibles pour le transport du charbon; là où le mouvement occupe plus d'une compagnie, le wagon doit être fourni par celle qui obtient le plus long parcours; ou si cette compagnie ne le peut faire, la compagnie qui a le moindre parcours doit fournir le wagon et recevoir une compensation spéciale de $1.25 par wagon.

N° 25754, 27 décembre 1916.—Refuse une demande de la *Great-North-Western Telegraph Company* touchant une augmentation du tarif par mot dans les messages de plus de dix mots dans l'est canadien, en attendant une décision de la cour Suprême sur l'effet des lois s'appliquant à la *Montreal Telegraph Company.*

N° 25761, 28 décembre 1916.—Oblige le Pacifique-Canadien à maintenir sur ses lignes occidentales un tarif milliaire spécial quant aux produits forestiers pour des parcours dépassant 500 milles.

N° 25797, 3 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Falls-Line Telephone Company, Ltd.,* exploitée dans le comté de Durham, dans la province d'Ontario.

N° 25797, 10 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la corporation du township de Hay, fonctionnant dans le comté de Huron, dans la province d'Ontario.

Ordonnance générale n° 177, 10 janvier 1917.—Exige que les tarifs du fret entre des localités des Etats-Unis et d'autres du Canada définissent que les péages, à moins d'être nettement précisés comme péages de concurrence, seront applicables aux points intermédiaires canadiens qui ne sont pas nommément indiqués dans le tarif.

N° 25816, 23 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Back-Line Telephone Association,* exploités dans le comté de Dufferin, dans la province d'Ontario.

N° 25817, 23 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Dereham Telephone Company, Limited,* exploités dans les comtés d'Oxford et Elgin, dans la province d'Ontario.

N° 25818, 23 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la corporation du township de Medonté, fonctionnant dans le comté de Simcoe, dans la province d'Ontario.

N° 25819, 23 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Norfolk and Tillsonburg Telephone Co., Ltd.,* exploités dans les comtés de Norfolk et d'Elgin, dans la province d'Ontario.

N° 25826, 24 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Falkirk Telephone Co., Ltd.,* exploités dans le comté de Middlesex, dans la province d'Ontario.

N° 25827, 23 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la corporation du township de Tay (exploitant le réseau téléphonique municipal de North River) dans le comté de Simcoe, dans la province d'Ontario.

N° 25828, 24 janvier 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la corporation du township de Harvey, desservant dans le comté de Peterborough, dans la province d'Ontario.

Ordonnance générale n° 180, 30 janvier 1917.—Approuve le 10e supplément à la 3e classification des messageries pour le Canada.

N° 25846, 2 février 1917.—Oblige le Pacifique-Canadien à publier un tarif mettant en vigueur un taux de $3.04 par tonne nette sur le feldspath, entre Moberley, Ont., et East-Liverpool, Ohio.

N° 25859, 6 février 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Cavan Rural Telephone Co., Ltd.,* exploités dans le comté de Durham, dans la province d'Ontario.

N° 25861, 10 février 1917.—Empêche la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc d'imposer entre Middland, Ont., et Cleveland, Ohio, un tarif supérieur à celui qu'il établit concurremment entre Penetang, Ont., et la même destination.

N° 25864, 12 février 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication du service téléphonique entre la compagnie de téléphone Bell et la *Beckwith and Montague Rural Telephone Co., Ltd.,* exploité dans le comté de Lanark, dans la province d'Ontario.

N° 25877, 16 février 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la ligne privée de E. J. Graham, possédés et exploités par la *Riordan Pulp-Paper Co., Ltd.,* exploités dans le comté de Terrebonne, dans la province de Québec.

N° 25879, 16 février 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Saugeen Rural Telephone Co., Ltd.,* fonctionnant dans le comté de Bruce, dans la province d'Ontario.

N° 25891, 15 février 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *East-Luther Telephone Co., Ltd.,* exploités dans le comté de Dufferin, dans la province d'Ontario.

Ordonnance générale n° 183, 24 février 1917.—Applique aux compagnies de messageries les dispositions de l'ordonnance générale n° 14 (ordonnance n°5117), du 30 juillet 1908, autorisant la production de certains tarifs par des agents communs, subordonnément à des procurations.

N° 25903, 26 février 1917.—Approuve le tarif C.R.C. n° 361, réglementaire maximum du fret au milliaire, de la *Essex Terminal Railway Company.*

N° 25924, 6 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Silver Creek Telephone Association* exploités dans le comté de Bruce, dans la province d'Ontario.

N° 25925, 6 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Snake River Telephone Association,* exploités dans le comté de Renfrew, Ontario.

N° 25926, 6 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Metcalfe Rural Telephone Co., Ltd.,* exploités dans le comté de Carleton, dans la province d'Ontario.

N° 25941, 16 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et *South Diagonal Telephone Association,* exploités dans le comté de Grey, dans la province d'Ontario.

N° 25942, 16 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Upper Adamston Telephone Co., Ltd.,* exploités dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25943, 16 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Udney Telephone Co., Ltd.,* exploités dans le comté d'Ontario, dans la province d'Ontario.

N° 25944, 16 mars 1917.—Approuve le tarif réglementaire maximum de quatre cents par mille pour les voyageurs, sur la subdivision Brazeau du *Canadian-Northern,* à l'ouest de Tanis, Alta.

N° 25954, 22 mars 1917.—Etablit les limites de livraison des messageries dans la ville de Trail, C.-B.

N° 25956, 22 mars 1917.—Permet aux compagnies de chemin de fer d'imposer $3 par wagon, pour la doublure des wagons destinés au transport de la graine de lin en vrac.

Ordonnance générale n° 184, 22 mars 1917 (modifiant l'ordonnance 8860).—Oblige les compagnies de chemins de fer à allouer les sommes suivantes pour les portes à grain à Fort-William et à l'ouest: porte inférieur du wagon, $1.50; porte supérieure, 75 cents.

N° 25960, 23 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la corporation du township de Flos, fonctionnant dans le comté de Simcoe, dans la province d'Ontario.

N° 25968, 26 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Evergreen Telephone Co., Ltd.,* exploités dans le comté de Renfrew, dans la province d'Ontario.

N° 25973, 27 mars 1917.—Approuve le tarif réglementaire maximum de quatre cents par mille pour les voyageurs sur les embranchements du *Canadian-Northern* dans la Colombie-Britannique.

Ordonnance générale n° 185, 30 mars 1917.—Réduit les échelles de classification du fret sur les wagonnées de lambrissages.

N° 25976, 30 mars 1917.—Approuve une convention pour l'intercommunication des services téléphoniques entre la compagnie des téléphones Bell et la *Eastern Township Telephone Co., Ltd.*, exploités dans les comtés de Richmond, Compton, Stanstead, Shefford, Drummond et Arthabaska, dans la province de Québec.

N° 25980, 30 mars 1917.—Exige la construction d'une voie d'intercommunication entre le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le *Canadian-Northern*, à Belleville, Ont.

ANNEXE "C".

RAPPORT DU CHEF DE FONCTIONNEMENT, M. GEORGE SPENCER.

OTTAWA, 16 juin 1917.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-contre, pour le douzième rapport annuel de la Commission, un relevé du travail fait par la division du fonctionnement pendant l'exercice terminé le 31 mars 1917.

RAPPORT ET ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS COMPLIQUÉS DE BLESSURES OU DE PERTES DE VIE.

Il y a eu pendant l'année 1,718 accidents, comportant 383 tués et 1,693 blessés; ils ont été signalés à la Commission par les différentes compagnies de sa juridiction. On renvoie le lecteur aux états n°s 1, 3 et 4 pour les détails.

Sur ce total de 1,718 accidents signalés, 694 ont donné lieu à une enquête et comportaient 228 tués et 628 blessés.

On remarquera que sur le total de 383 tués et 1,693 blessés, il y avait 129 tués et 79 blessés à la suite d'empiètement. A ce sujet, le lecteur est renvoyé à l'état n° 12.

L'étude des états n°s 2, 5 et 6, qui établissent une comparaison entre les tués et blessés voyageurs, employés et autres, entre les genres d'accidents et entre les compagnies, démontre une augmentation de 46 tués et 568 blessés sur l'année précédente.

Les accidents survenus aux passages à niveau dans l'année sont indiqués en détail dans les états n°s 3, 4 et 7.

Les états n°s 8 et 9 définissent la protection donnée aux passages à niveau dans l'année.

On attire l'attention sur les états n°s 10 et 11, définissant en détail la situation quant aux accidents qui se sont produits aux passages à niveau depuis cinq ans. On remarquera que le total de 556 accidents a donné 252 tués et 477 blessés. Il y a eu 151 accidents aux passages protégés, comprenant 66 tués et 122 blessés. Les passages non protégés ont donné 415 accidents comportant 186 tués et 355 blessés. On fait remarquer que les accidents des passages à niveau du chef des automobiles, accusent une augmentation. Une étude sérieuse de l'état n° 11 indiquera qu'au cours des cinq dernières années, il y a eu 86 accidents de ce genre: 5 en 1913, 17 en 1914, 13 en 1915, 15 en 1916 et et 36 en 1917.

INSPECTION DES OUTILLAGES DE SÛRETÉ SUR LES WAGONS À MARCHANDISES ET LES LOCOMOTIVES.

Le travail de ce chef se fait subordonnément aux dispositions de l'article 264 de la Loi des Chemins de fer et de l'ordonnance générale n° 102 de la Commission. On verra les détails du travail de l'année dans les états ci-dessous n°s 15, 16 et 17-A et B. Il est évident que l'inspection de quelque 58,000 wagons et la découverte de 3,495 défauts comportent une forte besogne sur place, et en conséquence le répertoriage, le pointage et les archives de rapports nombreux, en sus de la correspondance nécessitée par les défauts relevant des différentes compagnies.

INSPECTION DE LA FORCE MOTRICE.

Cette division embrasse toutes les locomotives, tous les tenders, leurs parties et accessoires; l'inspection se fait subordonnément aux articles 264-266 et 267 de la Loi des chemnis de fer, aux ordonnances générales de la Commission n°s 12, 31, 66, 78, 102, 107, 131 et 171.

On pourra peut-être indiquer spécialement l'ordonnance générale n° 78, appelée d'ordinaire l'ordonnance des inspections des chaudières. Conformément à cette ordonnance, des formules de rapport embrassant le résultat des inspections mensuelles et annuelles des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, ont été répertoriées au nombre d'environ 60,000 au cours de l'année. Le pointage et la soumission de ces rapports et la notification aux compagnies de chemin de fer des conditions défectueuses relevées par nos inspecteurs, en plus de la correspondance qui en découle, créent naturellement une forte besogne, tant sur place qu'aux bureaux.

Au cours de l'année, 6,890 locomotives ont été inspectées; 1,210 ont été trouvées en mauvais état, soit 17.56 pour 100. Dans la plupart des cas, les défauts ont été promptement corrigés sur réception d'un avis; cela indique à peu d'exceptions près, que les préposés sont diligents dans leur application des lois.

Le nombre des demandes de délai pour l'enlèvement des cheminées, prévu dans le règlement 5 de l'ordonnance générale n° 78, ont été très rares, soit une douzaine environ. Les demandes ont été accordées dans presque tous les cas, car l'inspection faite par nos préposés a confirmé les rapports soumis par les compagnies avec leurs demandes.

Nous attirons maintenant l'attention sur les titres cinquième et dernier de la page 2 de l'état n° 4. Ces titres démontrent que sept employés ont été tués et 120 blessés dans l'année. Le nombre des enquêtes faites sur les accidents de ce chef est de 39, comportant 4 tués et 35 blessés. On remarquera que bon nombre d'accidents de cette catégorie n'ont pas donné lieu à une enquête, parce qu'ils étaient plus ou moins bénins et provenaient du manque de prudence de la part des victimes.

Le nombre des blessures résultant du mauvais fonctionnement des locomotives et des accessoires a été heureusement très faible, donnant comme total un mort et 9 blessés, comme il appert au tableau suivant:

	Blessés.	Tués.
Canadian-Northern:		
19 juillet, locomotive 2165, Bouchon de lavage	1	
14 octobre, " 1386, Tuyau à jet forcé..	1	
18 " " 2120, Verre indicateur.	1	
15 novembre, " 2082, Tube rompu..	1	
23 décembre, " 2436, Verre indicateur.	1	
Grand-Tronc:		
20 août, locomotive 2023, Tuyau à jet forcé..	1	
Michigan-Central:		
6 septembre, locomotive 7565, Rupture de tube	1	
Père-Marquette:		
28 juillet, locomotive 605, Rupture de tube	..	1
Pacifique-Canadien:		
19 janvier, locomotive 3837, Cul de fourneau.	1	
17 février, " 871, " "	1	
Total..	9	1

On fait remarquer que les deux manques du ciel de fourneau venaient de l'eau basse; on n'a pas découvert de cause contributoire.

Un regard sur le dernier titre de la page 3, état n° 4, et le premier titre de la page 4 du même état indique qu'un employé a été tué et treize blessés à la suite d'une chute hors du tender pendant une prise d'eau ou de charbon. A ce sujet on renvoie aux ordonnances générales n°s 171 et 172 qui exigent que les locomotives soient munies de mains-courantes et de piétages et les tenders de mains-courantes.

INSPECTION DE L'OUTILLAGE À VOYAGEURS, BÂTIMENTS DE GARE ET TERRAINS.

Le travail de ce chef est fait par les inspecteurs en route pendant l'étude d'autres aspects; il comporte la sûreté, la propreté, le confort, etc. De nombreuses questions ont été soumises à l'attention des préposés intéressés avec bon succès.

DEMANDES ET PLAINTES TOUCHANT LES SERVICES DE TRAINS ET DE GARES.

Une bonne partie du travail de la division comporte l'étude des demandes et plaintes touchant les services des trains et des gares. Il y en a plusieurs centaines, énumérées dans l'annexe préparée par le secrétariat.

Il n'est sans doute pas inopportun de dire qu'une bonne partie du travail qui tomberait sous ce titre sur ce point a été fait conjonctivement avec le mouvement de la récolte grainière de l'Ouest, ainsi qu'avec le mouvement du combustible dans l'Est canadien. Les difficultés du transport sont surtout venues du froid extrême et des tempêtes.

Ces deux aspects ont occupé le personnel de la division du fonctionnement de novembre à mars, avec plus ou moins d'interruption.

Disons, en terminant, que pour faire vivement le travail ci-dessus, le personnel de la division a dû parcourir environ 350,000 milles.

RELEVÉ N° 1—Indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 mars 1917.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	4	53	42	396	68	100	114	549
Pacifique-Canadien	11	162	73	91	77	72	161	325
Canadian-Northern		26	15	262	20	30	35	318
Michigan-Central		6	9	200	8	7	17	213
Grand-Tronc-Pacifique		23	8	26	4	3	12	52
Niagara, St. Catharines and Toronto			2	1	5		7	1
Père Marquette		2	3	29	2		5	31
Toronto, Hamilton and Buffalo				54	5	5	5	59
Quebec, Montreal and Southern				6		1		7
Dominion Atlantic			1	4	2		3	4
Têtes-de-ligne communes de Winnipeg				1	2		2	1
Esquimalt and Nanaïmo				1		1		2
Montreal and Southern Counties		2	1	3	1		2	5
Témiscouata				1				1
Algoma Central and Hudson Bay		2		1	1	1	1	4
Midland				1				1
Hamilton Radial Electric						1		1
Algoma Eastern					1		1	
Red Mountain						1		1
Lake Erie and Northern				6		2		8
Quebec Light and Power					1		1	
London and Port Stanley					1		1	
New-York-Central		1		5	2	3	2	9
Vancouver and Lulu Island					1		1	
Ottawa and New-York				1				1
London and Lake Erie	1						1	
Vancouver, Victoria and Eastern		2		40	2	1	2	43
Boston and Maine			1	4	2	2	3	6
Halifax and Southwestern				12		1		13
Hull-Electric					1	3	1	3
Wabash		1		29	6	5	6	35
	16	280	155	1,174	212	239	383	1,69

RELEVÉ N° 2—Etat comparé des personnes tuées et blessées durant les exercices clos le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917.

	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Année finissant le 31 mars 1916	17	140	120	788	200	197	337	1,125
Année finissant le 31 mars 1917	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693
Augmentation sur 1916		140	35	386	12	42	46	568
Diminution sur 1916	1							

RELEVÉ N° 3—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour l'exercice clos le 31 mars 1917.

Nature des accidents.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	1	175	8	58	1	1	10	234
Tamponnement par l'avant	......	19	2	20	4	6	6	45
Tamponnement par l'arrière	5	14	11	28	......	......	16	42
Tamponnement dans une cour	......	......	3	12	......	1	3	13
Collision avec des wagons sur la voie principale	......	......	2	5	......	......	2	5
Tamp. avec des wagons par suite d'une aig. ouverte	......	10	......	5	......	......	......	15
Tamponnement à un passage à niveau	......	9	......	5	2	8	2	22
Passage à niveau protégé par des barrières	......	......	1	1	9	14	10	15
Passage à niveau protégé par une cloche	......	......	1	1	3	9	4	10
Passage à niveau protégé par un gardien	......	......	......	1	1	12	1	13
Passage à niveau non protégé	......	......	2	7	43	91	45	98
Passage particulier	......	......	......	......	......	......	......	......
Empiètement sur	......	......	2	4	127	75	129	79
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	......	......	7	118	......	......	7	118
Non classifiés	1	18	9	252	6	2	16	272
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	......	......	5	53	......	......	5	53
Travaillant sur la voie ou sur un pont	......	......	3	92	......	......	3	92
Tombés hors d'un wag. d'un vélo.-auto. ou d'un vélo.	......	......	3	32	1	......	4	32
Wagonnet, vélo.-auto., vélo. frappés par un train	......	......	6	7	......	......	6	7
Rampant sous les wagons	......	......	......	1	......	......	......	1
Rampant entre les wag. par-dessus les barres d'att.	......	......	......	7	......	......	......	7
Frap. alors qu'ils pas. entre les wag. entre les b.d'at.	......	......	......	......	1	......	1	......
Wagons sur la voie	......	......	......	4	......	2	......	6
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	......	......	1	19	......	......	1	19
Ecrasés entre les wagons, les bât. les plates-formes, etc	......	......	1	17	......	......	1	17
Explosion de la chaudière de la locomotive	......	......	......	......	......	......	......	......
Tombés d'un train de voyageurs	2	11	2	2	......	......	4	13
Tombés du tender alors qu'ils pelletaient du charb.	......	......	......	6	......	......	......	6
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	......	......	1	7	......	......	1	7
En travaillant à l'atelier	......	......	1	116	......	......	1	116
En voyageant sur le chasse-pierres	......	......	1	3	......	......	1	3
Pont à niveau	......	......	......	2	......	......	......	2
En réparant des wagons sur la voie de réparations, alors qu'une locomotive les a ébranlés	......	......	......	3	......	......	......	3
Tombés du toit des wag. alors qu'ils marc. sur. le tr.	......	......	4	21	......	......	4	21
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	......	......	2	4	......	......	2	4
Séparations et tamponnement de trains	......	2	1	7	1	......	2	9
Sautant hors du train en mouvement	5	18	1	28	6	7	12	53
En essayant de monter dans un train en mouvement	1	3	2	26	1	1	4	30
Affouillement	......	......	2	1	......	......	2	1
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrocutés	......	......	......	......	......	......	......	......
Ecrasés dans la cour par des loco. faisant l'aig. ou par d'autres loco. ou par des wag. en mouvement.	1	1	59	46	3	9	63	56
En passant trop près de l'ext. d'un nombre de wag.	......	......	1	......	......	......	1	......
Pris dans un cœur, un contre-rail, une tringle de connexion	......	......	2	3	......	......	2	3
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	......	......	......	2	......	......	......	2
Tom. hors des wag. alors qu'ils mont. d. les échelles	......	......	2	15	......	......	2	15
Tom. hors d. wag. alors qu'ils fais. fonct. le frein à m.	......	......	1	7	......	......	1	7
Asphyxiés dans un tunnel	......	......	......	......	......	......	......	......
En transportant des marchandises	......	......	1	50	3	......	4	50
En transportant des matériaux, O.C.S	......	......	......	38	......	1	......	39
En construisant et en faisant des réparations	......	......	......	10	......	......	......	10
En travaillant dans une coulisse de déchargement	......	......	3	16	......	......	3	16
Wagons mis en mouv. lors du char. et du décharg.	......	......	......	7	......	......	......	7
Pont tournant ouvert	......	......	......	......	......	......	......	......
En réparant des wagons sur une voie de réparation alors qu'une locomotive les a ébranlés	......	......	2	3	......	......	2	3
La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu	......	......	......	2	......	......	......	2
	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693

RELEVÉ N° 4—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours le l'exercice terminé le 31 mars 1917.

Nom du chemin de fer.	Déraillement.		Tamponnement d'avant.		Temponnement d'arrière.		Temponnement dans le parc.		Temponnement avec wagons isolés.		Tamponnement avec wagons aiguille ouverte.		Tamponnement à un passage à niveau.		Passage à niveau protégé par des barrières.		Passage à niveau protégé par une sonnerie.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	6	19	3	9	5	9		9	1	2		13	2	16	8	12	2	4
Pacifique-Canadien	3	137	3	36	8	14	2	1	1	1				2		1	2	3
Canadian-Northern	1	34			3	13		1				2						
Michigan-Central		6					1	1		2					2			3
Grand-Tronc-Pacifique		25												4				
Niagara, St. C. and Toronto																		
Père-Marquette						1												
Toronto, Hamilton and Buffalo								1								2		
Quebec, Montreal and Southern																		
Dominion-Atlantic		3																
Têtes-de-ligne communes de Winnipeg																		
Esquimalt and Nanaimo																		
Montreal and Southern Counties		4																
Témiscouata																		
Algoma Central and Hudson Bay						3												
Midland																		
Hamilton Radial Electric																		
Algoma Eastern																		
Red-Mountain																		
Lake Erie and Northern																		
Quebec Light and Power																		
London and Port Stanley																		
New-York-Central																		
Vancouver and Lulu Islands																		
Ottawa and New-York																		
London and Lake Erie																		
Vancouver, Victoria and Eastern						2												
Boston and Maine																		
Halifax and Southwestern																		
Hull-Electric																		
Wabash		6																
	10	234	6	45	16	42	3	13	2	5	....	15	2	22	10	15	4	10

RELEVÉ N° 4—Etat indiquant la nature des accidents arrivés aux personnes tuées ou blessées sur les divers chemins de fer sous la juridiction de la Commission pendant l'exercice clos le 31 mars 1917.

Nom du chemin de fer.	Passage à niveau protégé par un gardien.		Passage à niveau sans protection.		Passage à niveau privé.		Violateurs de propriété		Travaillant sur ou au-dessous des locomotives.		Non classifié.		En ajustant les attelages, en attelant et en dételant.		Travaillant sur la voie ou sur le pont.		Tombés hors du wagonnet, du vélo-moteur ou du vélocipède.		Wagonnet, vélo-moteur vélocipède frappés par un train.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		11	13	27			36	31	2	36	5	83	1	21	1	16	2	3		1
Pacifique-Canadien		1	15	39			56	23	3	1	4	10	2	5	2	3	2	3	2	2
Canadian-Northern			2				11	12	1	20	3	54	1	15		28		19		2
Michigan-Central			4	1			4	2		25		61		5		23		4		1
Grand-Tronc-Pacifique				2			4	1		2		7	1	2		3		2	3	
Niagara, St. C. and Toronto			3	1			4													
Père-Marquette									1	5	2	9		2						
Toronto, Hamilton and Buffalo		1		2			3	2		11		17		1		7				
Quebec, Montreal and Southern				1						2										
Dominion-Atlantic							2													
Têtes-de-ligne communes de Winnipeg							2													
Esquimalt and Nanaimo																1				
Montreal and Southern Counties											1									
Témiscouata																1				
Algoma Central and Hudson Bay							1	1												
Midland																				
Hamilton Radial Electric				1																
Algoma Eastern											1									
Red-Mountain				1																
Lake Erie and Northern				1				1				3						1		
Quebec Light and Power			1																	
London and Port Stanley							1													
New-York-Central			2	3						3		1								
Vancouver and Lulu Island							1													
Ottawa and New-York																				
London and Lake Erie																				
Vancouver, Victoria and Eastern			1				1	1		2		19				10				
Boston and Maine				1			1	1											1	1
Halifax and Southwestern								1		1		3		1						
Hull-Electric							1	1												
Wabash	1		4	1			1	2		10		5								
	1	13	45	98			129	79	7	118	16	272	5	53	3	92	4	32	6	7

RELEVÉ N° 4—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917.

Nom du chemin de fer.	En passant sous les wagons.		En passant sur les barres d'attelage entre les wagons.		Pris en passant sur les barres d'attelage entre les wagons.		Wagons détachés.		Frappés par l'aiguille par tuyau d'eau par le récepteur postal.		Ecrasés entre des wagons, d. bâtiments des piles de bois, etc.		Explosion de locomotive.		Tombés d'un train de voyageurs.		Tombés du tender en maniant du charbon.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc				5				2		13		6			1	4		4
Pacifique-Canadien					1				1	1	1	2			3	5		
Canadian-Northern				1				1		2		7				3		1
Michigan-Central				1						3		2						
Grand-Tronc-Pacifique																		
Niagara, St. C. and Toronto																		
Père-Marquette		1																
Toronto, Hamilton and Buffalo																		
Quebec, Montreal and Southern																		
Dominion-Atlantic																		
Têtes de ligne communes de Winnipeg																		
Esquimalt and Nanaimo																		
Montreal and Southern Counties																		
Témiscouata																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Midland																		
Hamilton-Radial Electric																		
Algoma-Eastern																		
Red-Mountain																		
Lake Erie and Northern																		
Quebec Light and Power																		
London and Port Stanley																		
New York Central																1		
Vancouver and Lulu Islands																		
Ottawa and New York																		
London and Lake Erie																		
Vancouver, Victoria and Eastern																		
Boston and Maine																		
Halifax and Southwestern								1										
Hull-Electric																		
Wabash								2										1
		1		7	1			6	1	19	1	17			4	13		6

RELEVÉ N° 4—Etat indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Tombé d'un tender en prenant l'eau.		Travaillant dans l'atelier.		En voyageant sur le chasse-pierre.		Ponts à haut niveau.		Etaient à réparer des wagons sur la voie de rép. alors qu'. loc. les a ébranlés		Tombés du train.		Tombés entre les wagons.		Séparation et tamponnement de train.		En sautant du train en marche.		Voulant monter sur train en mouvement.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		2		48				1			2	10				1	2	31	3	12
Pacifique-Canadien		1	1			2		1			2	2	1	1	1		4	10	1	3
Canadian-Northern		2		16	1					1		2		1		7	6	2		7
Michigan-Central				30								6		1		1		5		4
Grand-Tronc-Pacifique	1					1								1						
Niagara, St. Catharines and Toronto																				
Père-Marquette				7						2								1		
Toronto, Hamilton and Buffalo				3														1		
Quebec, Montreal and Southern				4																1
Dominion-Atlantic													1							
Têtes de ligne communes de Winnipeg																				1
Esquimalt and Nanaimo																		1		
Montreal and Southern Counties																				
Témiscouata																				
Algoma Central and Hudson Bay																				
Midland				1																
Hamilton Radial Electric																				
Algoma-Eastern																				
Red-Mountain																				
Lake Erie and Northern				1																
Quebec Light and Power																				1
London and Port Stanley																				
New York Central																				
Vancouver and Lulu Island																				
Ottawa and New York																				
London and Lake Erie																				
Vancouver, Victoria and Eastern				3																
Boston and Maine															1					
Halifax and Southwestern				2																
Hull-Electric																				
Wabash		2		1								1						2		1
	1	7	1	116	1	3	......	2	......	3	4	21	2	4	2	9	12	53	4	30

RELEVÉ N° 4—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Affouillement.		Pont qui a cédé ou qui a été incendié.		Électrocutés		Ecrasés dans la cour par des locomotives, faisant l'aiguillage et autres.		En passant trop près de l'extrémité d'un nombre de wagons.		Pris dans le cœur, le contre-rail ou la tringle de connexion.		Pris alors qu'ils tournaient l'aiguille.		Tombés à bas d. wagons en montant et en descen. les échelles aux extr. d. wag. ainsi q. l. latér.		Tombés en bas des wagons en applicant les freins à main.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc							14	24				1		1	1	8		4
Pacifique-Canadien	2	1					34	9	1		1				1	1		
Canadian-Northern							4	11			1					3		1
Michigan-Central							5	5								1	1	1
Grand-Tronc-Pacifique							3											
Niagara, St. Catharines and Toronto																		
Père-Marquette							1	1										
Toronto, Hamilton and Buffalo								1				2				1		1
Quebec, Montreal and Southern																		
Dominion-Atlantic								1										
Têtes de ligne communes de Winnipeg																		
Esquimalt and Nanaimo																		
Montreal and Southern Counties							1											
Témiscouata																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Midland																		
Hamilton-Radial-Electric																		
Algoma-Eastern																		
Red-Mountain																		
Lake Erie and Northern																		
Quebec Light and Power																		
London and Port Stanley																		
New-York-Central																		
Vancouver and Lulu Island																		
Ottawa and New York								1										
London and Lake Erie							1											
Vancouver, Victoria and Eastern														1				
Boston and Maine																1		
Halifax and Southwestern																		
Hull-Electric								2										
Wabash								1										
	2	1					63	56	1		2	3		2	2	15	1	7

RELEVÉ N° 4—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1917—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Asphyxié dans un tunnel		En transportant des marchandises.		En chargeant et en déchargeant des matériaux au S. de Col.		En construisant et en réparant.		En travaillant dans une coulisse de déchargement.		Wag. qui se sont déplacés alors qu'on les chargeait et les déchar.		Pont tournant ouvert.		En répar. des wag. sur une voie ouver. alors qu'une loco. les a ébranlés.		La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T	B	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc				25		10		6	2	2		5			2	2			114	549
Pacifique-Canadien			1			2												2	161	325
Canadian-Northern				14		10		1	1	5		2				1			35	318
Michigan-Central				6		8				5									17	213
Grand-Tronc-Pacifique						2													12	52
Niagara, St. Catharines and Toronto																			7	1
Père-Marquette			1			1		1											5	31
Toronto, Hamilton and Buffalo			2			2		1		2									5	59
Quebec, Montreal and Southern																				7
Dominion-Atlantic																			3	4
Têtes de ligne communes de Winnipeg																			2	1
Esquimalt and Nanaimo																				2
Montreal and Southern Counties																			2	5
Témiscouata																				1
Algoma Central and Hudson Bay																			1	4
Midland																				1
Hamilton-Radial-Electric																				1
Algoma-Eastern																			1	
Red-Mountain																				1
Lake Erie and Northern																				8
Quebec Light and Power																			1	
London and Port Stanley																			1	
New-York-Central				1															2	9
Vancouver and Lulu Island																			1	
Ottawa and New York																				1
London and Lake Erie																			1	
Vancouver, Victoria and Eastern				1		4													2	43
Boston and Maine				2															3	6
Halifax and Southwestern				1				1		2										13
Hull-Electric																			1	3
Wabash																			6	35
			4	50		39		10	3	16		7			2	3		2	383	1,693

DOC. PARLEMENTAIRE No 20c

RELEVÉ N° 5—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées, du 31 mars 1916 au 31 mars 1917, séparément pour chaque accident en particulier.

Nature des accidents.	1916.		1917.		1917. Augmentation.		1917. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	6	55	10	234	4	179		
Tamponnement par l'avant	4	5	6	45	2	40		
Tamponnement par l'arrière	11	76	16	42	5			34
Tamponnement dans une cour	26	31	3	13			23	18
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale.	1		2	5	1	5		
Tamp. avec des wag. par suite d'une aiguille ouverte.		3		15		12		
Tamponnement à un passage à niveau		1	2	22	2	21		
Passage à niveau protégé par des barrières	3	4	10	15	7	11		
Passage à niveau protégé par cloches	9	8	4	10		2	5	
Passage à niveau protégé par gardien	2	5	1	13		8	1	
Passage à niveau non protégé	31	57	45	98	14	41		
Passage particulier	3	2					3	2
Empiètement	143	102	129	79			14	23
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	1	50	7	118	6	68		
Non classifiés	14	212	16	272	2	60		
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage.	5	39	5	53		14		
Travaillant sur la voie ou sur un pont	1	58	3	92	2	34		
Tomb. d'un wag., d'un vélocip. auto. ou d'un véloc.		21	4	32	4	11		
Wag., vélocip. auto., vélocip. frappé par un train	5	3	6	7	1	4		
Rampant sous les wagons		1		1				
Rampant entre les wag. par-des. les b. d'attelage	1			7		7	1	
Frappés en passant entre les wag. et les b.d'attelages	3	4	1				2	4
Wagons sur la voie	1	3		6		3	1	
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	2	6	1	19		13	1	
Ecrasés entre les wag., les bât., la plate-forme, etc.	2	8	1	17		9	1	
Explosion de la chaudière de la locomotive								
Tombés d'un train de voyageurs	1	12	4	13	3	1		
Tombés du tender en pelletant du charbon		1		6		5		
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau		4	1	7	1	3		
En travaillant à l'atelier	3	99	1	116		17	2	
En voyageant sur le chasse-pierres	2	2	1	3		1	1	
Pont à haut niveau		1		2		1		
En réparant des wagons sur la voie pour les réparations alors qu'une locomotive les a ébranlés				3		3		
Tombés du toit des wag. en marchant sur le train.	5	22	4	21			1	1
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit		3	2	4	2	1		
Séparation et tamponnement de trains		7	2	9	2	2		
Sautant hors d'un train en mouvement	11	38	12	53	1	15		
En essayant de monter dans un train en mouvement	8	22	4	30		8	4	
Affouillement			2	1	2	1		
Pont qui a cédé ou qui à brûlé	1						1	
Electrocutés	1						1	
Ecrasés dans la cour par des locom. ou wagons	27	42	63	56	36	14		
En passant trop près de l'extrémité d'un n. de wag.			1		1			
Pris dans un cœur, un contre-rail ou une tringle de connexion		3	2	3	2	2		
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille				2				
Tombés des wagons, etc	2	8	2	15		7		
Tombés des wagons en fais. fonct. le frein à main.		4	1	7	1	3		
Asphyxiés dans un tunnel								
En transportant des marchandises	2	40	4	50	2	10		
En transportant des matériaux.. O.C.S.		40		39				1
En construisant et en faisant des réparations		6		10		4		
En travaillant dans une coulisse de déchargement.		10	3	16	3	6		
Wag. mis en mouv. alors qu'on les char. ou déch.		5		7		2		
Pont tournant ouvert								
En réparant les wagons sur une voie ouverte, alors qu'une locomotive les a ébranlés		2	2	3	2	1		
La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu				2		2		
	337	1,125	383	1,693	108	651	62	83
			337	1,125	62	83		
Augmentation			46	568	46	568		

RELEVÉ N° 6—Etat comparé du nombre total des personnes tuées et blessées entre les exercices clos le 31 mars 1916 et 31 mars 1917, pour chaque chemin de fer séparément.

Nom du chemin de fer.	1916.		1917.		1917.			
					Augmentation.		Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	122	296	114	549	8	......	......	253
Pacifique-Canadien	130	180	161	325	......	......	31	145
Canadian-Northern	31	216	35	318	......	......	4	102
Michigan-Central	11	211	17	213	......	......	6	2
Grand-Tronc-Pacifique	4	28	12	52	......	......	8	24
Niagara, St. Catharines and Toronto	2	3	7	1	......	2	5	......
Père-Marquette	2	15	5	31	......	......	3	16
Toronto, Hamilton and Buffalo	6	51	5	59	1	......	......	8
Quebec, Montreal and Southern	......	6	......	7	......	......	......	1
Dominion-Atlantic	3	......	3	4	......	......	......	4
Têtes-de-ligne communes de Winnipeg	3	1	2	1	1	......	......	......
Esquimalt and Nanaimo	1	3	......	2	1	1	......	......
Montreal and Southern Counties	1	31	2	5	......	26	1	......
Témiscouata	1	......	......	1	1	......	......	1
Algoma Central and Hudson Bay	3	2	1	4	2	......	......	2
Midland	......	1	......	1	......	......	......	......
Hamilton-Radial-Electric	......	......	......	1	......	......	......	1
Algoma-Eastern	......	......	1	......	......	......	1	......
Red-Mountain	......	......	......	1	......	......	......	1
Lake Erie and Northern	......	......	......	8	......	......	......	8
Quebec Light and Power	......	......	1	......	......	......	1	......
London and Port Stanley	1	1	1	......	......	1	......	......
New-York-Central	......	16	2	9	......	7	2	......
Vancouver and Lulu Island	......	......	1	......	......	......	1	......
Ottawa & New York	2	4	......	1	2	3	......	......
London and Lake Erie	......	......	1	......	......	......	1	......
Vancouver, Victoria and Eastern	......	31	2	43	......	......	2	12
Boston and Maine	1	2	3	6	......	......	2	4
Halifax and Southwestern	2	7	......	13	2	......	......	6
Hull-Electric	......	......	1	3	......	......	1	3
Wabash	9	13	6	35	3	......	......	22
Maine-Central	1	1	......	......	1	1	......	......
Windsor, Essex and Lake Shore	1	1	......	......	1	1	......	......
Morrissey, Fernie and Michel	......	2	......	......	......	2	......	......
Central-Vermont	......	1	......	......	......	1	......	......
Quebec-Oriental	......	1	......	......	......	1	......	......
Great-Northern	......	1	......	......	......	1	......	......
	337	1,125	383	1,693	23	47	69	615
	......	......	337	1,125	......	......	23	47
Augmentation	......	......	46	568	......	......	46	568

Relevé n° 7—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées par provinces et chemins de fer, pour l'exercice clos le 31 mars 1917.

Nom du chemin de fer.	Ontario.			Québec.			Nouveau-Brunswick.			Nouvelle-Ecosse.			Manitoba.			Colombie-Britannique.			Saskatchewan.			Alberta.			Total.		
	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.
Grand-Tronc	38	19	44	12	4	10																			50	23	54
Pacifique-Canadien	23	6	25	11	9	8	2		2				3		4	2	1	1	2	1	3	1		1	44	17	44
Canadian-Northern	2	1	1	4	1	4							1		2				3		6	3		4	13	2	17
Michigan-Central	9	6	4																						9	6	4
Québec, Montréal et S.				1		1																			1		1
Toronto, Hamilton and B.	3		5																						3		5
Wabash	3	5	1																						3	5	1
Niagara, St. Catharines and Toronto	2	3	1																						2	3	1
Lake Erie and Northern	1		1																						1		1
Hamilton-Radial	1		1																						1		1
Boston and Maine				1		1																			1		1
New-York-Central				3	2	3																			3	2	3
Vancouver, Victoria and E.																1	1								1	1	
Red-Mountain																1		1							1		1
Quebec Ry. Light and Power				1	1																				1	1	
Grand-Tronc-Pacifique																			1		1	1		1	2		2
	82	40	83	33	17	27	2		2				4		6	4	2	2	6	1	10	5	0	6	136	60	136

RELEVÉ N° 8—Indiquant les passages à niveau où on a pris des mesures de protection et la nature de cette protection, au cours de l'année terminée le 31 mars 1917.

Situation du passage à niveau.	Chemin de fer.	Nature de la protection.
Chem. Talbot, framéd. à l'est de la stat. de Courtland	G.T.R.	Sonnerie électrique.
Premier passage à niveau à l'est de Coteau	G.T.R.	Gardien de jour.
Rue Désormeaux à Tétreaultville	C.N.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau situé à 2 milles à l'est de Lyn, township d'Elizabeth, comté de Leeds	G.T.R.	Sonnerie électrique.
Rue Rankin, village de Campbelltown	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Second passage à niveau, deux milles au sud de Brampton	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Premier passage à niv. à l'est de la stat. de Mountain.	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau de la rue Waterloo, London	G.T.R.	Barrières.
Passage à niveau de la rue Colborne, London		
Rue Dorchester, Québec	C.P.R.	Barrières.
Passage à niveau de Crawford au mille 13·55 entre Westfield et Hillandale, N.-B.	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau de Pardy au mille 13·55 entre Westfield et Hillandale, N.-B.	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Rue Lampson, ville d'Esquimalt, C.-B.	E. & N.	Sonnerie électrique.
Douzième rue, New-Westminster, C.-B.	C.P.R.	Les trains doivent arrêter avant de traverser le pass. à niv. et ils doiv. être sig. sur le p. à n.
Passage à niv. du chem. Drouillard, Ford-City, Ont.	G.T.R.	Gardien de jour et de nuit.
Rue St-Antoine, Rigaud, Qué.	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Rue St-François, Rigaud, Qué.	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Avenue Ottawa, South-River, Ont.	G.T.R.	Gardien entre neuf heures du matin et neuf heures du soir.
Sagwa et Lingley (passage à niveau entre N.-B.)	G.T.R.	Détournement.
Avenue Bronson, Ottawa	G.T.R.	Barrières.
Rue principale, Farnham, Qué.	C.P.R.	Barrières.
Passage du chemin du lac, à l'est de Grimsby, Ont.	G.T.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau de Pembina, Winnipeg, Man.	C.N.R.	Barrières.
Rue Laframboise, St-Hyacinthe, Qué.	G.T.R.	Gardien entre sept heures du matin et sept heures du soir.
Pass. à niv. au boulev. Gouin, Bordeaux, mil. 9·91, Qué.	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau à Riverdale Park, là où le pont pour les piétons traverse la rivière Don, Toronto	C.P.R., C.N.R. et G.T.R.	Signaleur entre dix heures du matin et huit heures du soir.
Pass. à niv. à l'ouest de la st. du G.T.R. à Dorval, Qué.	G.T.R.	Gardien entre six heures du matin et sept heures du soir.
Pass. à niv. à l'ouest de la st. du C.P.R. à Dorval, Qué.	C.P.R.	Gardien entre six heures du matin et sept heures du soir.
Passage à niveau à peu de distance au nord du poteau milliaire 109, subdivisions d'Island Pond et de Richmond, township d'Ascot, Qué.	G.T.R.	Sonnerie électrique.
Allocation de passage à niveau entre le lot 22, conces. 1 et lot 22, conces. au frontage interrompu, township de Darlington, province d'Ontario	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau de l'avenue Sherman, Hamilton, Ont.	G.T.R.	Les trains doivent être signalés.
Passage à niv. de la rue William, Port Stanley, Ont.	London et Pt Stanley	Sonnerie électrique.
Rue Church, Weston, Ont.	G.T. et C.P. Rys.	Sonnerie électrique.
Rue Duke, Guelph, Ont.	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau au mille 37·94, subdivision de Galt, station de Campbellville	C.P.R.	Sonnerie électrique.
Passage à niveau au mille 39·91, subdivision de Galt.	C.P.R.	Les arbres sur les terrains privés devraient être coupés.
Passage à niveau au mille 38·58, subdivision de Galt.	C.P.R.	(idem)
Passage à niveau au mille 38·88, subdivision de Galt.	C.P.R.	(idem)
Passage à niveau de la rue Hamilton à Regina	C.P.R.	Les trains devraient être signalés
Passage à niveau imm. à l'est de la station d'Amigari.	G.T.R.	Gardien entre sept heures du matin et sept heures du soir.
Passage à niv. au chem. de Bay Bridge, Belleville, Ont.	C.P.R. et C. N.R.	Barrières.
Pass. à n. du pont Comstock, $1\frac{1}{2}$ m. à l'est de Lennoxville	B. & M.	Sonnerie électrique.
Rue Principale, Vegreville, Alta.	C.N.R.	Gardien entre huit heures du matin et sept heures du soir.
Troisième, à l'ouest de Brookfield, Ont.	M.C.R.	Détournement.

RELEVÉ N° 9—Etat indiquant le nombre de passages à niveau que la Commission a ordonné de protéger et la nature de la protection accordée. Le tableau a été dressé par province et séparément pour l'exercice clos le 31 mars 1917.

Nature de la protection.	Nouv.-Écosse.	Nouv.-Brunswick.	Québec	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique.	Total.
Barrières	....	....	2	5	1	....	....	....	8
Sonnerie	....	2	6	10	....	....	....	1	19
Gardien	....	....	4	4	....	....	1	....	9
Détournement	....	1	....	1	....	....	....	....	
Trains devant être signalés	....	....	....	1	....	1	....	1	
Enlèvement des arbres	....	....	....	3	....	....	....	....	
	....	3	12	24	1	1	1	2	44

RELEVÉ N° 10—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées aux passages à niveau publics, séparément pour chaque exercice pour les cinq exercices clos le 31 mars 1917.

Année.	Barrières.		Sonnerie.		Gardien.		Sans protection.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1913	6	6	4	5	....	3	29	48	39	62
1914	10	13	1	6	6	12	44	84	61	115
1915	6	10	2	7	2	5	37	68	47	90
1916	3	4	9	8	2	5	31	57	45	74
1917	10	15	4	10	1	13	45	98	60	136
	35	48	20	36	11	38	186	355	252	477

RELEVÉ N° 11—Etat faisant voir le nombre des accidents aux passages à niveau, leur nature pour chaque exercice séparément pendant les cinq exercices clos le 31 mars 1917.

—	Barrières.						Gardien.						Cloche électrique.						Sans protection.						Total.					
	1913	1914	1915	1916	1917	T'l.	1913	1914	1915	1916	1917	T'l.	1913	1914	1915	1916	1917	T'l.	1913	1914	1915	1916	1917	T'l.	1913	1914	1915	1916	1917	Total.
Automobile	1	2	2	....	2	7	1	1	1	2	1	6	1	1	1	2	4	9	2	13	9	11	29	64	5	17	13	15	36	86
Cheval et voiture	2	5	2	1	2	12	3	3	2	1	4	13	5	5	3	7	7	27	43	54	59	49	45	250	53	67	66	58	58	302
Piéton	8	14	11	6	12	51	1	7	1	3	1	13	1	3	3	2	4	13	16	23	20	17	25	101	26	47	35	28	42	178
	11	21	15	7	16	70	5	11	4	6	6	32	7	9	7	11	15	49	61	90	88	77	99	415	84	131	114	101	136	566

Le total de 566 accidents comprend 252 personnes tuées et 477 blessées tel que mentionné dans le relevé qui précède.

RELEVÉ N° 12—Etat indiquant, par province et pour chaque chemin de fer, le nombre total des violateurs de propriétés, tués et blessés pendant l'année terminée le 31 mars 1917.

Nom du chemin de fer.	Ontario.		Québec.		Colombie-Britannique.		Alberta.		Saskatchewan.		Manitoba.		Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Écosse.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	21	27	15	4													36	31
Pacifique-Canadien	29	12	12	2	5	1		1	8	1	1	5	1	1			56	23
Canadian-Northern	6	7	2	2				1	1	1	1				1	1	11	12
Grand-Tronc-Pacifique							2	1	1		1						4	1
Michigan-Central	4	2															4	2
Niagara, St. Catharines and Toronto	4																4	
Toronto, Hamilton and Buffalo	3	2															3	2
Dominion-Atlantic															2		2	
Têtes de ligne communes de Winnipeg											2						2	
Algoma-Central	1	1															1	1
Wabash	1	2															1	2
Lake Erie and Northern		1																1
London and Port Stanley	1																1	
Vancouver and Lulu Island					1												1	
Vancouver, Victoria and E					1	1											1	1
Boston and Maine			1	1													1	1
Halifax and Southwestern																1		1
Hull-Electric			1	1													1	1
	70	54	31	10	7	2	2	3	10	2	5	5	1	1	3	2	129	79

RELEVÉ N° 13—Etat faisant voir le nombre de personnes tuées et blessées sur les divers chemins de fer sous la juridiction de la Commission, à partir du 1er avril 1908 jusqu'au 31 mars 1917, classifiés sous trois rubriques et indiqués séparément pour chaque exercice.

Année.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1908	64	326	246	806	219	177	529	1,309
1909	26	227	191	769	231	205	448	1,201
1910	51	211	194	745	211	167	456	1,123
1911	24	132	263	788	207	199	494	1,119
1912	28	292	230	1,381	231	238	489	1,911
1913	21	410	303	1,603	1,319	218	643	2,231
1914	31	339	249	1,250	314	310	594	1,899
1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
1916	17	140	120	788	200	197	337	1,125
1917	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693
	286	2,596	2,050	10,177	2,374	2,201	4,710	14,974

Relevé n° 14—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées dans les accidents les plus graves sur les chemins de fer sous la juridiction de la Commission; indiqué séparément pour chaque exercice pour les cinq exercices clos le 31 mars 1917.

Nature des accidents.	1913.		1914.		1915.		1916.		1917.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	19	317	39	257	7	82	6	55	10	234	81	945
Tamponnement	26	108	7	29	2	46	4	5	6	45	45	233
Tamponnement par l'arrière	16	90	14	23	7	49	11	76	16	42	64	280
Tamponnement dans une cour	8	51	18	55	3	54	26	31	3	13	58	204
Tamponnement avec des wagons, aiguille ouverte	....	15	5	1	....	4	....	3	....	15	5	54
Tamponn. avec des wagons sur la voie principale.	2	1	....	8	....	2	1	....	2	5	5	16
Tamponnement à des passages à niveau	....	....	1	39	2	22	....	1	2	22	5	84
Passages à niveau protégés	10	14	17	31	10	22	14	17	15	38	66	122
Passage à niveau sans protection	29	48	44	84	37	68	31	57	45	98	186	355
En ajustant et en désajust. les barres d'att., etc.	29	92	11	60	7	38	5	39	5	53	57	282
Violateurs de propriété	251	116	238	164	170	126	143	102	129	79	931	587
Wagonnets, vélo-moteur, frappés par train	16	16	10	13	5	9	5	3	6	7	42	48
Frappés par l'aiguille, etc	1	21	4	21	1	8	2	6	1	19	9	75
Pris entre des wagons et des bâtiments	7	9	4	7	....	9	2	8	1	17	14	50
Tombés hors d'un train à voyageurs	10	13	6	17	3	11	1	12	4	13	24	66
Tombés du toit d'un wag. al. qu'ils march. dessus	10	43	4	41	4	22	5	22	4	21	27	149
Tombés entre les wag. alors qu'ils march. dessus	2	7	2	5	2	3	....	3	2	4	8	22
Sont descendus du train en mouvement	12	53	7	55	3	45	11	38	12	53	45	244
Ont essayé de monter à bord d'un train en mouv.	16	40	8	47	2	29	8	22	4	30	38	168
Écrasés par la locomotive ou des wagons	55	64	56	64	33	41	27	42	63	56	234	267
La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu.	1	10	2	4	....	3	....	....	....	2	3	19
	520	1,128	497	1,041	298	693	302	542	330	866	1,947	4,270

RELEVÉ N° 15—Etat indiquant le nombre de wagons visités pendant l'exercice clos le 31 mars 1917, avec les défectuosités remarquées.

Nom du chemin de fer.	Wagons visités.	Wagons défectueux.	Pourcentage de défectuosités.	Grand total des défectuosités.	Attelages et parties.	Pourcentage de défectuosités.	Mécanisme de dételage.	Pourcentage de défectuosités.	Poignées.	Pourcentage de défectuosités.	Freins à air.	Pourcentage de défectuosités.
Pacifique-Canadien	26,222	1,284	4·90	1,446	37	2·55	242	16·74	83	5·74	827	57·19
Grand-Tronc	17,562	773	4·40	917	39	4·25	135	14·72	48	5·23	540	58·88
Canadian-Northern	6,455	385	5·96	478	9	1·88	92	19·25	57	11·92	215	44·98
Grand-Tronc-Pacifique	1,778	133	7·48	143	4	2·80	20	13·99	41	28·67	44	30·77
Père-Marquette	1,120	60	5·36	68	2	2·94	9	13·24			49	72·06
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,648	67	4·07	70	2	2·86	2	2·86	7	10·00	45	64·29
Dominion-Atlantic	883	130	14·72	183	2	1·09	28	15·30	24	13·11	96	52·46
Cumberland Ry. and Coal	5	1	20·00	3					1	33·33		
Great-Northern	175	15	8·57	16	2	12·50	2	12·50	1	6·25	2	12·50
Michigan-Central	1,255	27	2·15	28			2	7·14	2	7·14	19	67·86
London and Port Stanley	190	12	6·31	15			1	6·66	2	13·33	6	40·00
Quebec Ry., Light and Power	37	10	27·02	20			2	10·00	6	30·00	8	40·00
Quebec Oriental and Atlantic, Quebec and Western	14	6	42·86	25	2	8·00			6	24·00	5	20·00
Algoma-Central	470	25	5·32	41			6	14·64	10	24·39	16	39·02
Boston and Maine	148	5	3·38	5					1	20·00	3	60·00
Algoma-Western	111	24	21·62	37	1	2·70	7	18·92	2	5·41	12	32·43
	58,073	2,957	5·09	3,495	100	2·86	548	15·68	291	8·33	1,887	53·99

Nom du chemin de fer.	Échelles.	Pourcentage de défectuosités.	Arrêts des marchepieds.	Pourcentage de défectuosités.	Hauteur des barres d'attelages.	Pourcentage de défectuosités.	Divers.	Pourcentage de défectuosités.
Pacifique-Canadien	36	2·49	87	6·02			134	9·20
Grand-Tronc	26	2·84	26	2·84	2	0·22	101	11·01
Canadian-Northern	15	3·13	32	6·69			58	12·13
Grand-Tronc-Pacifique	1	0·70	9	6·29			24	16·78
Père-Marquette	1	1·47	1	1·47	1	1·48	5	7·04
Toronto, Hamilton and Buffalo	1	1·43	5	7·14			8	11·43
Dominion-Atlantic	9	4·92	9	4·37			15	8·20
Cumberland Railway and Coal	1	33·33	1	33·33				
Great-Northern			1	6·25			8	50·00
Michigan-Central	1	3·57	2	7·14			2	7·14
London and Port Stanley	2	13·33			1	6·66	3	20·00
Quebec Railway, Light and Power			3	15·00			1	5·00
Quebec Oriental and Atlantic, Quebec and Western			9	36·00			3	12·00
Algoma-Central	1	2·39	5	12·20			3	7·32
Boston and Maine			1	20·00				
Algoma-Eastern	5	13·51	4	11·81			6	18·22
	99	2·83	195	5·58	4	0·11	371	10·61

RELEVÉ N° 16—Parties défectueuses aux wagons à marchandises désignées par les inspecteurs, pour l'exercice terminé le 31 mars 1917.

ATTELAGE ET PARTIES.	
Attelage, corps brisé	3
Attelage, corps usé	2
Tablier, bras manquant	2
Griffe, brisée	2
Griffe, manquant	8
Cheville d'attelage, brisée	1
Cheville d'attelage, mauvaise	8
Cheville d'attelage pliée	1
Cheville d'attelage, manquant	8
Plaque de fermeture, brisée	53
Plaque de fermeture, usée	1
Plaque de fermeture, mauvaise	
Plaque de fermeture, pliée	
Plaque de fermeture, mauvais fonctionnement	
Plaque de fermeture, manquant	10
Clef de plaque de fermeture, manquant	1
Cliquet de plaque de fermeture, manquant	
Total	100
MÉCANISME DE DÉTELAGE.	
Levier de dételage, brisé	21
Levier de dételage, mauvais levier	
Levier de dételage, plié	20
Levier de dételage, fausse position	
Levier de dételage, manquant	61
Chaîne de dételage, brisée	329
Chaîne de dételage, trop longue	
Chaîne de dételage, trop courte	7
Chaîne de dételage, coque	
Chaîne de dételage, manquant	110
Extrémité de fonte, brisée	
Extrémité de fonte, mauvaise partie	
Extrémité de fonte, pliée	
Extrémité de fonte, lâche	
Extrémité de fonte, fausse position	
Extrémité de fonte, manquant	
Garde, brisée	
Garde, mauvaise partie	
Garde, pliée	
Garde, lâche	
Garde, fausse position	
Garde, manquant	
Crochet-agrafe, lâche	
Total	548
POIGNÉES.	
Poignée, brisée	19
Poignée, pliée	113
Poignée, lâche	8
Poignée, fausse position	
Poignée, manquant	151
Total	291
HAUTEURS DES ATTELAGES.	
Attelage, trop élevé	
Attelage, trop bas	3
Etrier de fixation de la courbe, relâché	1
Total	4

RELEVÉ N° 16—Parties défectueuses aux wagons à marchandises désignées par les inspecteurs, pour l'exercice terminé le 31 mars 1917—*Fin.*

FREINS PNEUMATIQUES.	
Triple valve, défectueuse	
Triple valve, manquant	
Réservoir, défectueux	
Réservoir, relâché	
Cylindre, défectueux	19
Cylindre, relâché	114
Cylindre à triple valve resté sans être nettoyé pendant 12 mois	39
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	
Robinet, défectueux	41
Robinet d'échappement, défectueux	
Robinet d'échappement, manquant	
Bâton de manœuvre d'échappement, brisé	96
Bâton de manœuvre d'échappement, manquant	54
Robinet d'angle, défectueux	117
Robinet d'angle, manquant	11
Conduite principale, brisée	43
Conduite principale, relâchée	32
Conduite principale, bras manquant	2
Conduite de jonction double, défectueuse	12
Boyau, défectueux	22
Boyau, manquant	75
Anneau de boyau, manquant	
Clapet de retenue, défectueux	5
Clapet de retenue, manquant	
Conduite de retenue, défectueuse	117
Conduite de retenue, manquant	3
Timonerie du frein, défectueuse	
Frein, rompu	1,040
Frein, rompu; parties vieilles	1
Aucun frein	42
Pompe, manquant	
Total	1,887
ÉCHELLES.	
Echelle ronde, brisée	17
Echelle ronde, pilée	68
Echelle ronde, relâchée	6
Echelle ronde, manquant	7
Echelle, relâchée	1
Echelle, mal appliquée	
Total	99
APPUIS DE MARCHEPIED.	
Marchepied, brisé	22
Marchepied, plié	118
Marchepied, relâché	22
Marchepied, mal assujetti	1
Marchepied, manquant	32
Total	195
DIVERS.	
Total	371
Grand total	3,495

RELEVÉ N° 17—" A "—Etat des défectuosités sur les wagons à marchandises indiquées séparément pour chaque année pour les cinq exercices clos le 31 mars 1917.

	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	Total.
Attelage et parties	493	336	166	100	100	1,195
Mécanisme de dételage	2,632	1,606	886	551	548	6,223
Poignées	560	241	182	340	291	1,614
Freins à air	7,946	5,935	4,181	3,127	1,887	23,076
Echelles	801	647	417	151	99	2,115
Marchepieds	613	485	301	213	195	1,807
Hauteur des attelages	31	21	....	4	4	60
Divers	1,110	1,511	876	565	371	4,433
Grand total	14,186	10,782	7,009	5,051	3,495	40,523

RELEVÉ N° 17—" B "—Etat des wagons visités et défectueux indiqués séparément pour chaque année pour les cinq exercices clos le 31 mars 1917.

	1913.	1914.	1914.	1916.	1917.	Total.
Wagons visités	137,054	110,407	105,486	77,491	58,073	488,511
Wagons défectueux	13,110	9,989	6,578	4,541	2,957	37,175
Pourcentage de défectuosités	9·56	9·05	6·24	5·86	5·09	7·61

ANNEXE "D".

RAPPORT DE M. CLYDE LEAVITT, INSPECTEUR EN CHEF DES FEUX.

OTTAWA, 31 mars 1917.

A. D. CARTWRIGHT, écr.,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le douzième rapport annuel de la division de l'inspection des feux pour l'exercice clos le 31 mars 1917.

Environ 82 pour 100 en milles de chemin de fer au Canada sont sous la juridiction de la Commission, et par conséquent, sont plus ou moins affectés par le travail de cette division.

ORGANISATION.

Pour la mise en vigueur de l'ordonnance n° 107 et des dispositions contenues dans l'article 297 de la Loi des Chemins de fer, le travail de la division a été exécuté avec la coopération des organisations fédérales et provinciales contre le feu et les résultats ont été très satisfaisants. Durant l'année, soixante-treize officiers des organisations suivantes ont agi comme fonctionnaires locaux de cette division:

Division des forêts de la Colombie-Britannique..	31	hommes.
Division des parcs de l'Etat..	4	"
Division des forêts de l'Etat..	7	"
Division des forêts de l'Ontario..	13	"
Division de la protection des forêts de Québec.	11	"
Ministère des terres de la Couronne, Nouveau-Brunswick.. ..	2	"
Bureau du gardien des feux et du gibier de l'Alberta..	3	"
Bureau du commissaire des feux de la Saskatchewan..	2	"
Total..	73	"

SURVEILLANCE DES FEUX DE CHEMINS DE FER.

Les dispositions de l'article 10 de l'ordonnance générale n° 107 concernant la surveillance des feux, ont été administrées en grande partie de la même manière que l'an dernier. Les détails de cette administration étaient contenus dans le rapport annuel de cette division pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

INSTRUCTIONS AUX EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Chaque compagnie de chemin de fer, en conformité avec le règlement 13 de l'ordonnance générale n° 107, a émis des instructions spéciales concernant l'obligation, pour les employés, de rapporter et d'éteindre les feux de chemins de fer.

STATISTIQUES DES FEUX.

Durant la saison ordinaire des feux en 1916, les conditions climatériques, en général, ont aidé à la protection des forêts. Les périodes de sécheresse ont été de courte durée et n'ont couvert, à la fois, qu'une partie relativement restreinte du Dominion. Dans presque toutes les provinces le printemps a été humide; le beau temps a suivi, sauf dans le Nouveau-Brunswick, où un temps très sec, accompagné de grands vents, s'est fait sentir durant le mois de mai. C'était de nature à inquiéter. Au cours de cette période de temps, on a rapporté que six feux n'avaient pu être maîtrisés; mais aucun de ces feux ne s'est allumé le long des voies de chemin de fer.

Dans la province de Québec, les conditions climatériques ont été favorables durant les mois d'avril, mai et juin. Pendant les mois de juillet et août, il a fait très chaud, ce qui a provoqué une sécheresse très grande. Aussi des étendues considérables de forêt ont souffert du feu dans les régions du Lac-Saint-Jean et de Saguenay. Dans les districts de Timiskaming et d'Abitibi, les dégâts ont peut-être été pires encore, et des dommages sérieux ont été causés aux forêts et à la propriété. Les chemins de fer sous la juridiction de la Commission n'ont été la cause d'aucun de ces feux.

Dans la provinee d'Ontario, le printemps a été pluvieux; mais le temps s'est remis au beau pendant les mois de mai et juin. Dans le cours du mois de juillet et d'une partie du mois d'août, il a fait très chaud et il a venté beaucoup. Le feu désastreux qui s'est déclaré le 29 juillet et a fait des ravages les jours suivants dans la ceinture argileuse de l'Ontario septentrional, ne s'est pas étendu, vers le sud, jusqu'aux voies du chemin de fer *Canadian-Northern* ou autre ligne soumise à la juridiction de la Commission.

Dans les provinces des prairies et la Colombie-Britannique, le climat a été généralement favorable, et en aucun temps de la saison des feux les risques n'ont été très sérieux.

On a rapporté un total de 558 feux qui se sont déclarés par suite de causes diverses à moins de trois cents pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission. En 1915, ce total était plus élevé de cent vingt-huit. Afin d'en établir la classification, on a divisé les feux en deux catégories: La catégorie A, feux qui n'ont brûlé qu'une étendue moindre qu'un quart d'acre; la catégorie B, feux qui ont brûlé une étendue d'un quart d'acre ou plus. Sur le grand total des 558 feux qu'on a rapportés, 156 sont des feux de la catégorie A, qui n'ont causé aucun dommage. De la catégorie B, il y a eu 402 feux qui ont brûlé plus de 16,481 acres évalués à $39,471. Ceci représente 20,782 acres de moins qu'en 1915, et une réduction de $34,785 dans la valeur de la propriété détruite. On trouvera plus amples détails dans le tableau suivant:

SOMMAIRE des rapports touchant les feux se déclarant dans des sections forestières à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada. Saison de 1916.

PAR CHEMINS DE FER.

—	Pacifique-Canadien (Lignes de l'Ouest).	Réseau du Canadien-Nord (Lignes de l'Ouest).	Grand-Tronc-Pacifique.	"Great-Northern."	"Kettle Valley"	"Edmonton, Dunvegan and British Columbia."	Pacifique-Canadien (Lignes de l'Est).	Réseau du Canadien-Nord (Lignes de l'Est).	Réseau du Grand-Tronc.	"Algoma Central and Hudson Bay."	"Dominion-Atlantic."	Divers.	Totaux.
	(a)	(b)		(c)				(d)				(e)	
A. FEUX DE CHEMINS DE FER.													
1. Nombre par causes—													
(a) Locomotives, catégorie A	15	8	7	15	4	15	12	7	8	....	....	2	93
Locomotives, catégorie B	27	11	5	14	41	34	38	59	13	1	2	5	250
(b) Employés, catégorie A	....	3	....	....	....	4	1	....	....	....	....	....	8
Employés, catégorie B	2	4	2	....	....	13	7	8	....	....	1	....	37
(c) Total, feux de la catégorie A	15	11	7	15	4	19	13	7	8	....	....	2	101
Total, feux de la catégorie B	29	15	7	14	41	47	45	67	13	1	3	5	287
Total, tous les feux de chemins de fer	44	26	14	29	45	66	58	74	21	1	3	7	388
2. Superficie dévastée (acres)—													
(a) Jeunes forêts	24	2	2	....	24	544	277	861	26	....	1	....	1,761
(b) Terre à bois	44	....	....	....	25	3,260	129	546	....	....	....	....	4,004
(c) Débris ou brûlé	46	100	6	....	22	381	540	882	164	5	....	12	2,158
(d) Autres terres	27	20	5	67	432	2,595	109	55	50	....	....	2	3,362
(e) Total	141	122	13	67	503	6,780	1,055	2,344	240	5	1	14	11,285
3. Valeur de la propriété détruite—													
(a) Jeunes forêts	$ 38	$ 11	$ 7	....	$ 61	$ 1,633	$ 326	$ 719	$ 41	....	$ 5	....	$ 2,841
(b) Bois debout	3	....	....	....	150	16,298	552	722	....	....	....	....	17,725
(c) Produits forestiers	....	....	96	146	....	....	....	18	....	....	....	....	260
(d) Autres propriétés	108	96	....	156	420	150	138	857	5	....	*12,800	3	14,733
(e) Total	$ 149	$ 107	$ 103	$ 302	$ 631	$ 18,081	$ 1,016	$ 2,316	$ 46	....	$ 12,805	$ 3	$ 35,559
B. CAUSES CONNUES : FEUX AUTRES QUE CEUX DES CH. DE FER.													
1. Nombre par causes—													
(a) Campeurs et voyageurs, catégorie A	....	2	....	1	....	6	2	....	....	....	....	1	12
Campeurs et voyageurs, catégorie B	5	4	1	....	....	7	2	3	1	1	....	....	24
(b) Colons, catégorie A	....	9	....	....	....	1	2	....	....	....	....	....	12
Colons, catégorie B	7	22	....	....	....	2	2	....	....	1	....	....	34
(c) Autres causes, connues, catégorie A	1	1	1	1	....	1	2	....	....	....	....	1	8
Autres causes connues, catégorie B	2	....	3	....	....	....	1	2	....	....	....	1	9

(d) Total, feux de la catégorie A	1	12	1	2		8	6					2	32
Total, feux de la catégorie B	14	26	4			9	5	5	1	2		1	67
Total, toutes autres causes connues	15	38	5	2		17	11	5	1	2		3	99
2. Superficie dévastée (acres):—													
(a) Jeunes forêts	20					200	8	100				10	338
(b) Terres à bois	30	300	5			3		3					341
(c) Débris ou brûlé	223	810	5			495	3	953		25			2,514
(d) Autres catégories de terres	5	278	14			590	5			1			893
(e) Total	278	1,388	24			1,288	16	1,056		26		10	4,086
3. Valeur de la propriété détruite:—													
(a) Jeunes forêts	$ 50					$ 600	$ 8	$ 100				$ 10	$ 768
(b) Bois debout		1,500				15		65					1,580
(c) Produits forestiers							50						50
(d) Autres propriétés	320	155				10						150	635
(e) Total	$ 370	$ 1,655				$ 625	$ 58	$ 165				$ 160	$ 3,033
C. Feux d'origine inconnue.													
1. Nombre:—													
(a) Total, feux de la catégorie A	5	3	2	1			5	6	1				23
(b) Total, feux de la catégorie B	2	7	10	1			17	11					48
(c) Total, autres feux inconnus	7	10	12	2			22	17	1				71
2. Superficie dévastée (acres):—													
(a) Jeunes forêts			45				22	42					109
(b) Terres à bois							11						11
(c) Débris ou brûlé	25	181	61				365	56					688
(d) Autres catégories de terres		109	101				77	15					302
(e) Total	25	290	207				475	113					1,110
3. Valeur de la propriété détruite:—													
(a) Jeunes forêts			$ 135				$ 25	$ 23					$ 183
(b) Bois debout							20						20
(c) Produits forestiers		15	150					94					259
(d) Autres propriétés							10	407					417
(e) Total		$ 15	$ 285				$ 55	$ 524					$ 879
D. Grand total.													
1. Nombre:—													
(a) Feux de la catégorie A	21	26	10	18	4	27	24	13	9			4	156
(b) Feux de la catégorie B	45	48	21	15	41	56	67	83	14	3	3	6	402
(c) Tous autres feux rapportés	66	74	31	33	45	83	91	96	23	3	3	10	558

*$12,000 autres propriétés; feu mis par les employés de chemins de fer qui n'ont pu le contrôler; une propriété privée, consistant en édifices et en machineries, a été détruite.

SOMMAIRE des rapports sur les incendies survenus dans les sections forestières, à moins de 300 pieds des voies des chemins de fer sujets à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, saison 1916—*Fin.*

PAR CHEMINS DE FER.

—	(a) Canadien du Pacifique. (T.O.)	(b) Canadien du Nord. (T.O.)	Grand-Tronc-Pacifique.	(c) Grand-Nord.	Vallée de la Kettle.	Edmonton, Dunvegan & Colombie-Britannique.	Canadien du Pacifique. (T.E.)	(d) Canadien du Nord. (T.E.)	Grand-Tronc.	Algoma Central & Hudson Bay.	Dominion Atlantic.	(e) Divers.	Totaux.
D, GRANDS TOTAUX,—*Fin.*													
2. Superficie dévastée (acres):—													
(a) Jeunes forêts	44	2	47	....	24	744	307	1,003	26	....	1	10	2,208
(b) Terres à bois	74	300	5	....	25	3,263	140	549	....	....	....	....	4,356
(c) Débris ou brûlé	294	1,091	72	....	22	876	908	1,891	164	30	....	12	5,360
(d) Autres catégories de terres	32	407	120	67	432	3,185	191	70	50	1	....	2	4,557
(e) Total	444	1,800	244	67	503	8,068	1,546	3,513	240	31	1	24	16,481
3. Valeur de la propriété détruite :—													
(a) Jeunes forêts	$ 88	$ 11	$ 142	....	$ 61	$ 2,233	$ 359	$ 842	$ 41	....	$ 5	$ 10	$ 3,792
(b) Bois debout	3	1,500	....	....	150	16,313	572	787	....	....	....	....	19,325
(c) Produits forestiers	....	15	246	146	....	....	50	112	....	....	....	....	569
(d) Autres propriétés	428	251	....	156	420	160	148	1,264	5	....	12,800	153	15,785
(e) Total	519$	$ 1,777	$ 388	$ 302	$ 631	$ 18,706	$ 1,129	$ 3,005	$ 46	....	$ 12,805	$ 163	$ 39,471

(a) Comprend le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo

(b) Le "Canadian Northern Pacific" non compris, n'étant pas encore soumis à la juridiction de la Commission.

(c) Comprend Victoria et Sydney.

(d) Comprend "Halifax and South Western."

(e) Comprend les voies suivantes : Boston and Maine, Cumberland Railway and Coal Company, Elgin and Havelock, White Pass and Yukon.

NOTE.—En 1916, on n'y a rapporté aucun feu survenu à moins de 300 pieds de la voie, le long des voies suivantes : Algoma Eastern, Maine Central, Moncton and Buctouche, Ottawa and New York, Québec, Montreal and Southern, Québec Oriental, Atlantic, Québec and Western, St. Martins, Témiscouata Western Canada Power.

Les feux de la catégorie A sont ceux qui couvrent une superficie moindre qu'un quart d'acre.

Les feux de la catégorie B sont ceux qui couvrent une superficie d'un quart d'acre ou plus.

Le tableau suivant indique, pour les quatre années dernières, le nombre de feux rapportés qui se sont déclarés dans les régions forestières à moins de trois cents pieds des voies ferrées soumises à la juridiction de la Commission, les superficies incendiées et l'estimation des dommages causés. Il faut remarquer que les chiffres comprennent les feux dus à toutes causes, dont les feux de chemins de fer ne constituent qu'une partie. La statistique de 1912 ne couvre que l'Ouest, le travail de cette division n'étant pas alors organisé dans l'Est. Les chiffres pour 1913 ne sont que partiellement complets en ce qui concerne l'Est, le travail n'étant pas encore complètement organisé, spécialement dans l'Ontario. Antérieurement à 1916, les informations disponibles au sujet de l'origine des feux sont très incomplètes.

Année.	Nombre de feux, toutes causes.	Superficies incendiées (acres).	Valeur de la propriété détruite.
1912..	200	25,148	$ 88,480
1913..	732	21,528	40,778
1914..	1,346	191,770	433,442
1915..	686	37,263	74,256
1916..	558	16,481	39,471
Totaux pour cinq ans.	3,522	292,190	$676,427

Le tableau suivant indique le pourcentage comparé des statistiques contenues dans les tableaux précédents pour les derniers trois ans:

Année.	Nombre de feux, toutes causes. Nombre.	Pour-cent diminution.	Superficies incendiées (acres). Acres.	Pour-cent diminution.	Valeur de la propriété détruite. Somme.	Pour-cent diminution.
1914.	1,346	....	191,770	....	$433,442	
1915.	686	49·0	37,263	80·6	74,256	83·0
1916.	558	58·5	16,481	91·4	39,471	91·0

Durant l'année dernière, on a rapporté 388 feux directement attribuables aux chemins de fer; ceci représente 69·53 pour cent du total de tous les feux rapportés. Sur ce nombre, 101 étaient des feux de la catégorie A qui ne causèrent aucun dommage; 287 étaient des feux de la catégorie B qui ont incendié 11,285 acres évalués à $35,559. Sur les 388 feux attribués aux chemins de fer, des étincelles jaillies des cheminées et du feu tombé des foyers des locomotives ont occasionné 93 feux de la catégorie A et 250 de la catégorie B. Des employés de chemins de fer ont occasionné 8 feux de la catégorie A, et 37 de la catégorie B.

Les campeurs, les voyageurs, les colons et autres causes connues ont occasionné 32 feux de la catégorie A, 67 de la catégorie B, soit un total de 99 feux ou 17·7 pour cent du total de tous les feux rapportés. Les 67 feux de la catégorie B ont incendié plus de 4,086 acres évalués à $3,033.

Il y a eu 23 feux de la catégorie A et 48 de la catégorie B d'origine inconnue, formant un total de 71, ou 12.7 pour 100 du total de tous les feux rapportés. Les 48 feux de la catégorie B ont incendié plus de 1,000 acres évalués à $879.

L'état suivant indique le pourcentage des régions dévastées et la valeur de la propriété détruite par les diverses causes de feux en 1916:

Causes.	Superficie en acres.	Pourcentage de la superficie totale incendiée.	Valeur.	Pourcentage de la valeur totale de la propriété détruite.
Chemins de fer..	11,285	68·45	$35,559	90·1
Autres causes connues que celles des chemins de fer.	4,086	24·80	3,033	7·7
Causes inconnues	1,110	6·75	879	2·2
Totaux	16,481	100·00	$39,471	100·0

Le sommaire suivant indique la cause, la catégorie, le nombre et le pourcentage des feux rapportés en 1916 qui se sont déclarés, dans les régions forestières, à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer sous la juridiction de la Commission:

Causes.	Catégorie des feux.	Nombre de feux.	Total des feux, catégories A et B.	Pourcentage.	Total du pourcentage.
A. *Feux de chemin de fer:*					
Locomotives.	A	93	....	16·66	
	B	250	343	44·80	61·46
Employés	A	8	....	1·44	
	B	37	45	6·63	8·07
Total.	A	101	....	18·10	
	B	287	388	51·43	69·53
B. *Causes connues autres que chemin de fer:*					
Campeurs et voyageurs...	A	12	....	2·15	
	B	24	36	4·30	6·45
Colons.	A	12	....	2·15	
	B	34	46	6·10	8·25
Autres causes connues ..	A	8	....	1·44	
	B	9	17	1·61	3·05
Total.	A	32	....	5·74	
	B	67	99	12·01	17·75
C. *Causes inconnues*	A	23	....	4·12	
	B	48	71	8·60	12·72

Le tableau suivant indique le pourcentage relatif de la diminution et de l'augmentation dans le nombre des feux d'après les causes, pour 1915 et 1916:

Causes.	1915. Nombre.	1915. Par cent.	1916. Nombre.	1916. Par cent.	Diminution. Par cent.	Augmentation. Par cent.
Locomotives..	232	33·9	343	61·5	....	27·6
Employés de chemin de fer.	65	9·5	45	8·1	1·4	
Campeurs et voyageurs ..	78	11·4	36	6·5	4·9	
Colons..	86	12·5	46	8·2	4·3	
Autres causes connues. ..	27	3·9	17	3·0	·9	
Causes inconnues	198	28·8	71	12·7	16·1	
Totaux	686	100·0	558	100·0	18·7	27·6

On voudra bien remarquer que s'il y a eu diminution générale dans le nombre des feux dus à des causes autres que les chemins de fer et à des causes inconnues, le nombre des feux causés par les chemins de fer en 1916 a été de 27·6 pour cent plus considérable qu'en 1915. On doit tenir compte cependant du fait que dans la statistique de 1916 on a inclus 101 feux de la catégorie A, alors que cette catégorie n'est que partiellement rapportée en 1915.

L'importance de débarrasser les emprises des matières inflammables—ce qui diminue d'autant les dangers de feu—est clairement démontrée par la réduction dans le nombre et la grandeur des feux rapportés le long de ces parties desdites surprises où l'on a procédé à un tel travail. Afin de rendre pleinement efficaces ces travaux que les chemins de fer sont obligés de faire en vertu de l'article 297 de la Loi des Chemins de Fer, les agences fédérales et provinciales devraient adopter certaines mesures relatives à la manière de disposer des débris inflammables qui sont adjacents aux emprises des chemins de fer. Règle générale, ces débris sont sous forme de rognures provenant de la coupe du bois, du défrichement des terres à l'usage des colons ou de la construction des chemins de colonisation.

NETTOYAGE DE L'EMPRISE.

Si l'on prend en considération le bouleversement actuel des marchés de la finance et de la main-d'œuvre, la plupart des compagnies de chemins de fer ont assez bien réussi et il importe de leur en donner le crédit.

Au cours de l'année dernière, la compagnie du Grand-Tronc, de concert avec le ministère des terres, forêts et mines de l'Ontario, a continué le nettoyage des matières inflammables dans l'emprise qui traverse le parc Algonquin et dans un passage étroit qui y est adjacent, et cela en dépit de certaines difficultés à obtenir la main-d'œuvre nécessaire. On a également enlevé les rebuts inflammables accumulés dans les emprises des chemins de fer *Moncton and Buctouche, Salisbury and Albert, Quebec Oriental, Atlantic, Quebec and Western* et Grand-Tronc-Pacifique.

On a commencé le nettoyage des emprises des chemins de fer *Kettle Valley, Elgin and Havelock, Saint-Martins and Halifax and South-Western,* mais on n'a pas fait grand'chose à cause du manque de main-d'œuvre.

Dans l'Ontario, on a commencé également le travail de nettoyage le long de la voie récemment construite du *Canadian-Northern.* Cependant, on a eu de la difficulté à se procurer la main-d'œuvre; aussi n'a-t-on terminé qu'une petite partie des travaux qu'on se proposait de faire.

PLAINTES CONCERNANT L'EMPRISE.

Outre les rapports soumis par les inspecteurs de la Commission, deux plaintes spécifiques seulement ont été logées dans le cours de l'année concernant l'entretien de l'emprise. Ces plaintes sont les suivantes:

Plainte contre les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien *re* mauvaises herbes qui poussent dans l'emprise traversant le comté de Durham, Ont.

Plainte contre la compagnie du Pacifique-Canadien *re* mauvaises herbes qui poussent dans l'emprise de la subdivision de Smith's-Falls, Ont.

APPAREILS PROTECTEURS SUR LES LOCOMOTIVES.

Durant la dernière saison des feux du 1er avril au 1er novembre, les officiers du service d'inspection des incendies ont inspecté les appareils de protection contre les incendies sur 1,389 locomotives qui font le service dans les régions forestières; sur ce nombre, ils ont découvert que 14.3 pour 100 des appareils étaient défectueux.

En 1916, on a initié aux travaux d'inspection huit nouveaux inspecteurs.

COMBUSTIBLE DES LOCOMOTIVES.

Depuis le dernier rapport, la situation n'est pas changée relativement à l'utilisation du pétrole comme combustible.

On a extrait neuf échantillons de houille pour les soumettre à la division d'inspection des feux. Sur ce nombre, quatre échantillons ont été soumis à la division des essais des combustibles du ministère des Mines pour en faire l'analyse.

GARDE-FEUX.

Les règlements concernant les garde-feux pour 1916 sont les mêmes que ceux de 1915. Ces règlements s'appliquent aux compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc-Pacifique, du *Great-Northern* et de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia.*

STATISTIQUE CONCERNANT LES COUPE-FEU.

Au cours de l'année dernière, 13,929.39 milles de voie ferrée étaient soumis à la juridiction de la Commission dans les trois provinces des prairies. Ceci représente une augmentation de 485.63 milles sur 1915. Comme l'établissement des coupe-feu est exigé des deux côtés de la voie, cela représente donc 27,858.78 milles de coupe-feu.

Les compagnies de chemins de fer ont eu beaucoup de difficulté à obtenir la main-d'œuvre nécessaire pour l'établissement des coupe-feu, main-d'œuvre rendue rare par

les nécessités de la guerre. Cependant, le sommaire suivant démontre que 11,398.60 milles de coupe-feu ont été établis ou entretenus durant l'année dernière, alors que 16,460.18 milles n'ont pas été construits. Là-dessus, 7,588.94 milles ont été exemptés par cette division et 6,339.30 milles n'ont pas été construits pour les diverses raisons spécifiques indiquées dans le tableau et acceptées comme dégageant la responsabilité des compagnies de chemins de fer de l'obligation de construire des coupe-feu. Par conséquent, il reste 2,531.94 milles de non comptés définitivement, mais sur la plupart desquels on a dû construire des coupe-feu tel que le requéraient nos règlements.

SOMMAIRE de l'établissement et de l'entretien des coupe-feu par les compagnies de chemins de fer des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, 1916.

——	Edmonton Dunvegan and British Columbia. ‡	Grand-Nord.	Grand-Tronc-Pacifique.	Canadien du Nord.	Canadien du Pacifique.	Totaux.
Longueur en milles de voie	130·00	162·38	2,052·00	5,210·21	6,374·80	13,929·39
Longueur en milles de coupe-feu[1]	260·00	324·76	4,104·00	10,420·42	12,749·60	27,858·78
Coupe-feu construits (indiqués en milles de coupe-feu)—						
a Terres de chaume protégées par les propriétaires	8·23	86·75	132·00	960·50	2,426·22	3,613·70
b Terres à foin cultivées protégées par les propriétaires	0·68	171·00	0·60	170·90	106·43	449·61
c Enclos de pâturage	14·10	19·00	361·90	398·60	1,833·58	2,627·18
d Terres sauvages	12·31	0·50	1,008·40	1,350·55	2,336·35	4,708·11
Total des milles de coupe-feu construits	35·32	277·25	1,502·90	2,880·55	6·702·58	11,398·60
Coupe-feu non construits (en milles de coupe-feu)—						
Exemptions[2]	210·34	36·00	1,303·30	3,535·47	2,503·83	7,588·94
Prop. ref. de perm. l'étab. d'un c.-feu[3]	....	1·75	3·80	42·10	18·32	65·97
Inutile; terre déjà labourée[4]	6·88	2·00	415·50	770·60	1,199·55	2,394·53
a Terres de chaume non protégées par le propriétaire[5]	3·62	....	741·10	1,464·40	1,212·70	3,421·82
b Terres à foin cultivées non protégées par les propriétaires[6]	....	....	14·10	313·50	129·38	456·98
Diverses autres raisons	3·84	7·76	123·30	1,413·80	983·24	2,531·94
Total des milles de c.-feu non construits	224·68	47·51	2,601·10	7,539·87	6,047·02	16,460·18

[1] Le nombre de milles de coupe-feu est le double de celui des milles de voie parce que la construction des coupe-feu est nécessaire des deux côtés de la voie.
[2] La compagnie est exemptée de la construction des coupe-feu dans les parties de sa ligne où il est prouvé que cette construction serait inutile ou impraticable.
[3] Les employés de la compagnie de chemin de fer n'ont pas obtenu du propriétaire la permission d'entrer sur son terrain pour y établir des coupe-feu.
[4] Coupe-feu inutile, champs déjà labourés.
[5] Coupe-feu dans le chaume de grain et sur les terres à foin cultivées requis seulement là où le propriétaire ou l'occupant veut labourer un coupe-feu au prix raisonnable établi par la commission.
‡ En construction.

PLAINTES CONCERNANT LES COUPE-FEU.

Seulement trois plaintes spécifiques *re* défaut de construire des coupe-feu ont été reçues en 1916, savoir:

Défaut de labourer ou d'entretenir les coupe-feu (G.-T.-P.)	1
Coupe-feu non établis selon les règlements (C.P.R.)	1
Dommages à la récolte du foin, par le feu (C.P.R.)	1
Clôtures coupées et détruites en labourant des garde-feu (C.P.R.)	1
Rapport de la compagnie de chemin de fer que le propriétaire refuse qu'on laboure des coupe-feu (G.-T.-P.)	1

ANNEXE "E".

SALLE DES ARCHIVES.

LISTE des causes dont il a été interjeté appel à la cour Suprême du Canada du 1er février 1904 au 31 mars 1917.

Dossier n°	Sujet.	Décision.
1114	Le *Montreal Terminal Railway vs* le *Montreal Street Railway*, passage de l'avenue Pie IX. Montréal, Q. Question de juridiction.......	Maintenue.
1492	Le chemin de fer de la Baie-James *vs* le Grand-Tronc, croisement du petit embranchement de la ligne de ceinture. Question de droit..	Renvoyée.
383	*Ottawa-Electric* et la cité d'Ottawa *vs* le chemin de fer Canada-Atlantique, passage souterrain de la rue Bank. Question de droit.	Renvoyée.
598	Concernant la gare Union de Toronto. Expropriation d'une propriété de A. R. Williams. Question de juridiction.............	Renvoyée.
1604 C. 1309	Robinson *vs* le chemin de fer du Grand-Tronc, taux de deux sous. Question de droit..	Renvoyée.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement, London, Ont. Question de juridiction................	Renvoyée.
C. 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W. E. and L. S.* croisement, township de Sandwich. Question de droit.........................	Renvoyée.
1497	T. D. Robinson et le *Canadian-Northern*. Voie d'évitement à Winnipeg. Question de juridiction................................	Renvoyée.
9527	*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction................................	Maintenue.
C. 4719	A propos du ministère de l'Agriculture, province d'Ontario, et de la gare de la compagnie du Grand-Tronc à Vineland. Question de juridiction...	Renvoyée.
C. 3322	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien sur une question de droit...........................	Renvoyée.
C. 4897	Au sujet de clôturage et de garde-bestiaux. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian-Northern* sur question de juridiction...	Maintenue en partie.
C. 4492	Cité de Toronto, compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique. Question de droit..................................	Renvoyée à la commission.
C. 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction.................................	Renvoyée.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc et chemin de fer *Canadian-Northern Ontario*, petit embranchement, township de Scarboro. Question de juridiction...	Renvoyée.
C. 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British-American Oil Companies*, taux sur pétrole. Question de droit...........................	Renvoyée.
1519	Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et Fort-William, à propos de location. Question de juridiction..........................	Renvoyée.
11965	*Niagara, St. Catherines and Toronto Railway* et Davy. Question de juridiction...	Maintenue.
9527	Chemin de fer *Montreal-Street* (*Montréal Parc and Island Railway*) au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction...	Maintenue.

LISTE des causes dont il a été interjeté appel à la cour Suprême du Canada du 1er février 1904 au 31 mars 1917—*Fin.*

Dossier nº	Sujet.	Décision.
C. 15580	La compagnie *Clover Bar Coal, Limited* et Wm. Humberstone. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la *Clover Bar Sand and Gravel Company*.	Maintenue.
12682	Cause des taux de Regina	Renvoyée.
17963	Requête de la compagnie du G.-T.-P. et A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask.	Renvoyée.
C. 3269	Compagnie du Pacifique-Canadien, *British American Oil.* Question de juridiction	Renvoyée.
15330 15330·1	Requête de la compagnie du G.-T. et du Pacifique-Canadien et la *Canadian Oil Co.* Question de juridiction	Renvoyée.
20062	La *British Columbia Electric Railway Co., Vancouver, Victoria* and *Eastern Ry. Co.* et la ville de Vancouver. Question de juridiction.	Renvoyée.
1487	H. B. Chambers et W. B. G. Phair, et la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de juridiction	Maintenue.
18578	*Canadian Northern Railway* et Wm A. Taylor. Question de juridiction	Renvoyée.
19435	Grand-Tronc-Pacifique et ville d'Edmonton. Question de droit	Renvoyée.
1750·34	Compagnie du Pacifique-Canadien et compagnie du Grand-Tronc. Appel du P.-C. Question de droit	Renvoyée.
14329·9	Les compagnies *Montreal Tramway* et *Montreal Park and Island Railway*, et la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Question de juridiction	Maintenue.
23009	La cité de Toronto et la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.* Appel par la *T.H. and B.* Question de juridiction	Maintenue.
21428	Grand-Tronc et *Hepworth Silica Pressed Brick Co.* Question de droit	Renvoyée.
12021·70	La *Toronto Railway Co.* et la cité de Toronto et la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit et de juridiction	Renvoyée.
C. 3935	La cité d'Edmonton et la *Calgary and Edmonton Railway.* Question de droit	Renvoyée.
16171	La compagnie de téléphone d'Ingersoll (et d'autres compagnies de téléphone indépendantes) et la compagnie de télépone Bell. Question de droit	Renvoyée.

RÉSUMÉ.

Appels renvoyés	25
Appels maintenus	10
Appels entendus	35

LISTE des appels du Gouverneur en conseil du 1er février 1904 au 31 mars 1917.

Dossier nº	Sujet.	Décision.
399	Croisement du Pacifique-Canadien par le chemin de fer Bay of Quinte à Tweed, Ont.	Renvoyée.
1455	Le chemin de fer de James Bay et le chemin de fer du Grand-Tronc. Croisement près de Beaverton	Renvoyée.
1781	La compagnie du Grand-Tronc et la cité de Chatham, Ont. Croisement des rues	Renvoyée.
12992	Embranchement de Maniwaki de la ligne du Pacifique-Canadien. Service des trains d'Ottawa	Jugement déféré. Cause renv. à la Commission.
2030	Au sujet du tarif des chemins de fer du Yukon	Renvoyée.
17716	Voie d'évitement du Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q	Renvoyée.
18787	L'emplacement de ville South Hazelton et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique	Maintenue.
3452·30	J. Y. Rochester au sujet de Cameron Bay et le Grand-Tronc-Pacifique	Renvoyée.
12912	Tunnel de l'avenue du Parc. Ville de St-Louis, Québec, et compagnie du Pacifique-Canadien	Renvoyée.
17040	Voie d'évitement de Lambton à Weston et Pacifique-Canadien	Pas d'ordonn. formelle.
C. 3322	Cause du Viaduc de Toronto	Renvoyée.
12021·70	Cité de Toronto et séparation de nivellement de Toronto-Nord	Renvoyée.
16177	Chemin de fer du Pacifique-Canadien et "Mountain Lumber Manufacturers Association" au sujet du tarif du bois	Cause retirée.
19024	Charles Miller, de Toronto, et le Grand-Tronc-Pacifique au sujet de la gare de Prince George, C.-B.	Renvoyée.
17716·10	La compagnie du Pacifique-Canadien et la ville de Maisonneuve, P.Q., au sujet des passages à niveau	Renvoyée.
22681·25	La ville de Montréal et le Canadian-Northern, au sujet de la voie d'évitement croisant les rues Stadacona et Marlboro, à Montréal, P.Q	En suspens.
21418	Cité de Prince George, C.-B., au sujet de l'emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique entre les rues Oak et Ash, à Prince George, C.-B	Renvoyée.
21660	La compagnie "Canadian Northern Ontario" et le township de Loughboro, Ont	Renvoyée.
26169	Les compagnies du Canadien-Pacifique et du Canadian-Northern au sujet des aiguillages commun au marché à bestiaux de l'Est, à Montréal, P.Q	En suspens.
17040	Appel de la compagnie du Pacifique-Canadien au sujet de la voie de Lambton à Weston (second appel)	Renvoyée.

RÉSUMÉ

Nombre d'appels renvoyés	14
Nombre d'appels maintenus	1
Nombre d'appels retirés	3
Nombre d'appels en suspens	2
Total nombre d'appels	20

ANNEXE "F".

ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES.

OTTAWA, 29 janvier 1917.

CIRCULAIRE N° 150.

Dossier n° 20847.—Protection à accorder aux ouvriers qui travaillent aux ou sous les wagons mis sur voies de réparation.

La Commission est d'avis que, en outre du drapeau bleu le jour et du feu bleu la nuit, qui sont placés comme le veut l'article 26 des règlements généraux des trains et de l'aiguillage, on devra augmenter la protection en munissant toutes les aiguilles conduisant aux voies de réparation de fermetures spéciales à clefs, qui seront portées par le contremaître en charge des réparations, ou toute autre personne responsable, et qui devra s'assurer que tous les employés sont prévenus et qu'ils s'éloignent des wagons avant qu'on en déplace sur ces voies, et qui verra à la fermeture de ces voies une fois les déplacements terminés.

Les compagnies voudront bien accuser réception.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 170.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission n° 148, en date du 1er septembre 1915, autorisant toutes les compagnies de chemins de fer subordonnées au contrôle législatif du parlement du Canada et faisant affaires dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan à endosser sur les connaissements approuvés par l'ordonnance n° 7562, en date du 15 juillet 1909, la somme des avances en graines de semence, fourrages pour bestiaux et marchandises d'autre nature fournie à des particuliers desdites provinces, avec des intérêts consentis et autorisés par le chapitre 20 des Lois 1915 et tel qu'il est stipulé par le décret de l'Exécutif du 23 juillet 1915.

Sur rapport du Gouverneur général en conseil par le décret de l'Exécutif du 31 juillet 1916, finissant le 1er septembre 1916, l'arrangement par lequel les compagnies de chemins de fer endossaient les dettes contractées sur le connaissement,—

Il est ordonné: Que la dite ordonnance générale n° 148, datée du 1er septembre 1915 soit, et est par les présentes, annulée le et après le 1er septembre 1916.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

OTTAWA, 5 août 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 171.

Touchant la question des mains-courantes et des marchepieds en dehors des cabines de locomotives; ainsi que d'un garde-fou sur le tender pour empêcher les hommes de glisser quand ils passent sur le tender ou quand la locomotive fait de l'eau ou du charbon.

Dossier n° 22223.

Sur audition de la question aux séances de la Commission tenues le 4 mai 1915 en présence des représentants de la Fraternité des Mécaniciens de Locomotives, de la Fraternité des Chauffeurs et Mécaniciens, du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* du *New-York-Central and Rutland* et des compagnies du *Michigan-Central Railroad,* et d'après ce qui a été avancé, et sur lecture des réponses des compagnies de chemin de fer intéressées au supplément n° 1 de la circulaire de la Commission n° 142, du 6 juillet 1915, et sur le rapport et la recommandation de l'officier en chef d'exploitation de la Commission;—

Il est ordonné:

1. Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission seront, et sont par les présentes, enjointes de munir toutes les locomotives pesant 100,000 livres et plus de mains-courantes, sur le côté des cabines, au-dessus de la portière, près du sommet de la cabine et sur toute sa longueur; une distance d'au moins deux pouces devant exister entre le côté interne de la main-courante et la paroi extérieure de la cabine, avec une attache solide aux deux bouts et un support dans le milieu; et que, lorsque le marchepied ne s'avance pas en dehors du côté de la cabine, on l'élargira par un morceau supplémentaire qui s'avancera à au moins un pouce en dehors de la cabine et courra sur toute la longueur de cette cabine.

2. Que le tender de toutes les locomotives soit muni d'un garde-fou des deux côtés, au-dessus du larmier, ce garde-fou, s'il est fait d'une barre de fer ronde ou d'un tuyau de fer, ne devra pas avoir moins d'un pouce de diamètre et sera supporté par trois colonnes, une à chaque bout et une au centre, courant à huit pouces du sommet du larmier; les dits garde-fous étant placés sur toute la longueur du réceptacle au combustible ou dégagés de la paroi arrière du tender; que sur le dessus du tender en arrière de la paroi postérieure où est situé le trou d'homme, le larmier ou le garde-fou devra dépasser d'au moins huit pouces le sommet du réservoir à eau et courir des deux côtés et en arrière du réservoir à pas moins de huit pouces, avec des colonnes pour le supporter.

3. Que des plans des marchepieds et garde-fous pour tender devront être déposés devant la Commission et approuvés.

4. Que les dites compagnies de chemins de fer auront et ont par les présentes la permission d'employer des locomotives servant au trafic international et passant simplement en transit sur le territoire Canadien si elles sont équipées conformément aux règlements de la Commission de Commerce entre états.

5. Que cette permission ne s'étendra pas aux locomotives partant du territoire canadien ou entièrement exploitées sur ce territoire.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

OTTAWA, 1er août 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 173.

(CORRIGÉE).

Dans la question des tarifs de compagnies de chemins de fer portant des taux pour l'usage de wagons réfrigérateurs chauffés; et les Ordonnances de la Commission nos 24680 et 24994, datées les 27 janvier et 22 mai 1916, respectivement, suspendant lesdits tarifs; ainsi que de l'ordonnance n° 25251, datée le 5 août 1916, annulant ladite ordonnance 24994 en tant qu'elle affectait les tarifs pour les transports locaux entre des points situés à l'ouest du lac Supérieur, et soumis aux dispositions y contenues.

DOSSIER N° 18855·11.

Sur audition de la question aux séances de la Commission tenues à Ottawa, Toronto, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Regina et Winnipeg les 8 et 22 février, 12, 14 et 15 juin, 10, 13 et 14 juillet 1916, respectivement, en présence des représentants des *Boards of Trade* de Montréal, Toronto, Hamilton, Winnipeg et Saskatoon, de la *Calgary Brewing Company,* de l'Association des manufacturiers Canadiens, de la *Ontario Fruit Growers' Association,* du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc-Pacifique et des compagnies *Michigan-Central* et *New-York-Central,* sur ce qui a été avancé à ces séances, et sur la lecture des documents déposés et le rapport de l'officier en chef du trafic de la Commission,—

Il est ordonné:

(1) Que l'ordonnance n° 24680 de la Commission en date du 27 janvier 1916, en tant qu'elle affecte les transports locaux entre les points à l'est de et y compris Westford, Ont., sera et est par les présentes annulée pourvu que: (*a*) les clauses des tarifs ainsi suspendus et restreignant le nombre des destinations pour les consignations de moins qu'un wagon soient omises; et (*b*) que la clause exigeant le chargement des wagons par ordre de destination par les expéditeurs soit revisée de manière à s'appliquer aussi aux consignations passées par les entrepôts des compagnies de transport.

(2) Que les ordonnances nos 24680 et 24994 de la Commission, en date du 27 janvier et de 22 mai 1916 respectivement, en tant qu'elles affectent les consignations directes partant et en destination d'endroits à l'est de Port-Arthur et allant ou venant d'endroits à l'ouest de Westford, seront et sont par les présentes annulées: Pourvu que la subdivision suivante de territoire à l'ouest de Westford, et les taux maximums suivants pour le chauffage en outre des taux de transport, de ou au territoire à l'ouest et y compris Montréal et Lachute, soient substitués à ceux qui se trouvent dans les tarifs par les présentes suspendus, et que la différence au delà de ce taux maximums n'excède pas les différences exprimées dans lesdits tarifs suspendus pour les expéditions du ou au territoire au sud et à l'est de Montréal et de Lachute.

		Taux par wagon.
Groupe 1.	Ouest de Westford à et y compris Kenora et Rivière-à-la-Pluie..	$10
" 2.	Ouest du groupe n° 1 à et y compris Winnipeg et Emmerson..	11
" 3.	Le reste du Manitoba..	13
" 4.	Ouest du groupe 3 à et y compris Viceroy, Moosejaw, Saskatoon et Prince-Albert..	15
" 5.	Province de la Saskatchewan à l'ouest du groupe 4..	16
" 6.	Ouest du groupe 5 à et y compris la ligne McLeod-Calgary-Edmonton, de la compagnie du Pacifique-Canadien..	18
" 7.	Au nord d'Edmonton et à l'ouest du groupe 6 à Penticton, Kamloops et Prince-George..	22
" 8.	Ouest du groupe 7 à Vancouver et Prince-Rupert..	25

(3) Que l'ordonnance générale n° 152 de la Commission, datée du 2 novembre 1915 et autorisant certains taux pour l'usage de wagons réfrigérateurs pour le transport des légumes par chargement de wagon soit et est par les présentes annulée.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 26 octobre 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 174.

Relativement à la demande faite par les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc, et Toronto, Hamilton and Buffalo, ainsi que la compagnie de chemin de fer Michigan-Central, pour leur propre compte et pour celui d'autres compagnies de chemins de fer au Canada soumises à la juridiction de la Commission, pour l'obtention d'une ordonnance à l'effet de modifier l'ordonnance générale n° 1, connue sous le nom " règlements du service de chemins de fer canadiens ", aux fins que les impositions de surestaries pour chaque vingt-quatre heures, telles que désignées au règlement n° 1, soient portées de $1 à $4; aussi que la période supplémentaire libre après quarante-huit heures autorisées en vertu de l'exception (a) *au règlement 2, soit biffée.*

Dossier n° 1700.140.

Ayant entendu les demandes aux séances de la Commission tenues à Toronto, le 12 décembre 1916, les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc, *Hamilton and Buffalo* et *Canadian-Northern,* la compagnie de chemin de fer *Michigan-Central,* la *Canadian Manufacturers' Association,* la *Canadian Freight Association,* les chambres de commerce de Toronto, Montréal, Brantford et Hamilton, la cité de Toronto, la *Canadian Lumberman's Association,* la *Canadian Pulp and Paper Association,* le *New-Brunswick Potato Exchange,* le ministère des travaux publics de la province d'Ontario, la *Retail Coal Dealers' Association,* la *Retail Association* (section du charbon), la section de fourniture de la pierre, la compagnie *International Harvester,* la compagnie *Massey-Harris, Limited,* la *Ontario Hay Shippers Association,* la compagnie *Imperial Oil,* la *Steel Company of Canada,* la *Anglo-Canadian Leather Company,* la compagnie *Ontario Lime, J. B. Smith & Sons, Limited,* et la *Dominion Millers' Association,* étant représentées à l'audition, et aussi les raisons apportées; et après lecture des autres demandes écrites au dossier de même que le rapport du maître du trafic de la Commission,—

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 1, connue sous le nom de " règlements du service des chemins de fer canadiens " soit, et est par les présentes, modifiée comme suit, à savoir:

Les règlements 1, 2, 6 et 15 des règlements du service des chemins de fer canadiens sont suspendus dans leur entier à partir du premier janvier 1917 jusqu'au 30 avril 1917, ces deux dates inclusivement, et les règlements suivants porteurs du même numéro d'ordre, leur sont substitués. Le règlement 11 est aussi suspendu pour le même laps de temps:

Règlement 2.—Lorsque les wagons se trouvent retenus avec leur chargement ou en attendant leur chargement, au delà du temps libre accordé par le règlement 2, pour quelque raison à laquelle le consignataire ou l'expéditeur se soient portés garants, les impositions suivantes pour chaque vingt-quatre heures ou toute partie de vingt-quatre heures, devront être prélevées auprès de l'expéditeur, du consignataire ou autre partie responsable là et alors et payées par eux, en sus de toutes autres impositions payées ou à payer relativement aux marchandises transportées ou à transporter à l'intérieur ou à la surface de tout tel wagon, à savoir:

Pour le premier jour..	Un dollar.
Pour le deuxième jour..	Un dollar.
Pour le troisième jour..	Trois dollars.
Pour le quatrième jour et pour chaque jour subséquent.. ..	Cinq dollars.

Règlement 2.—(*a*) Sur avis de l'arrivée d'un wagon à sa destination, ou au parc de dislocation ou de distribution, au cas où ce mode d'opérer serait envisagé pour les fins de l'expédition, tous les consignataires auront droit à vingt-quatre heures de délai pour verser les impositions ou charges (s'il s'en trouve), pour donner les ordres relatifs à une mise en place ou à une livraison spéciale au besoin, de même que pour la déclaration aux douanes des marchandises en entrepôt. Si on prend plus que vingt-quatre heures pour ces formalités, la période de surplus devra être déduite de la période subséquente de déchargement, hors les cas prévus par le règlement 15.

(*b*) Quarante-huit heures de temps libre devra être accordé pour le chargement ou le déchargement de toutes denrées, en commençant à compter de sept heures de l'avant-midi du jour qui suit la date à laquelle le placement réel ou intentionnel (voir règlement 13) a été effectué: Pourvu que toute partie de cette journée de placement puisse être utilisée par l'expéditeur ou le consignataire, en sus desdites quarante-huit heures, sans charge.

Exceptions.—(*a*) Cinq jours de temps libre seront accordés à Montréal et aux ports maritimes pour le déchargement des pièces de bois et du foin destinés à l'exportation.

(*b*) Dans cette partie du Canada où la Loi canadienne des Grains prescrit un temps spécifié pour le chargement du grain, cette loi devra s'appliquer.

(*c*) Si le point de destination n'est pas un port d'entrée, on devra accorder quarante-huit heures pour les déclarations de douanes au port extérieur d'entrée.

Règlement 6.—Si la température humide ou inclémente, suivant les conditions locales, rendent le chargement ou le déchargement impraticable aux heures d'affaires, ou expose les marchandises à subir quelque dommage, l'allocation de temps devra être prolongée de façon à assurer temps libre entier de conditions convenables atmosphériques. Mais si les parties négligent ou font défaut de se prévaloir du temps libre par les présentes accordé sous des conditions atmosphériques convenables, elles n'auront plus droit à une période de temps libre supplémentaire en raison de cette négligence.

Règlement 15.—Si une fois arrivé à destination, un wagon est consigné de nouveau en conformité avec certains arrangements relatifs à la mise sur voie d'évitement, seul le consignataire original aura droit à vingt-quatre heures pour ordonner une livraison ou une mise en place spéciale, et cette personne devra payer les impositions prescrites au règlement pour tout le temps de surplus sur les vingt-quatre heures, de façon que le reste du temps libre accordé par le règlement 2 (*b*) puisse rester à l'avantage de la partie qui accepte la livraison.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 23 décembre 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 175.

Pour entreposage sur chemin de fer et pour surestaries à Cartier, Sarnia, Capreol et North-Bay, Ont., et relativement à l'ordonnance générale n° 174, datée du 23 décembre 1916, prescrivant une augmentation de surestaries à tous les points du Dominion pour la période allant du premier janvier 1917 au 30 avril 1917, ces deux dates inclusivement.

Dossier n° 8641·1.

Après étude de la question par la Commission, et conformément au rapport du maître du trafic,—

Il est ordonné: Que les impositions suivantes pour surestaries et entreposage sur rails s'appliquent au grain et au bois de charpente retenus en transit à Cartier, Sarnia, Capreol et North-Bay, Ont., pour la période allant du premier janvier 1917 au 30 avril 1917, ces deux dates inclusivement:

24 heures	Temps libre.
48 "	$ 1 00
72 "	2 00
96 "	5 00
120 "	10 00
144 "	15 00
168 "	20 00

sujet à une augmentation de $5 pour chaque vingt-quatre heures supplémentaires ou partie de vingt-quatre heures.

Et il est de plus ordonné: Que l'ordonnance n° 24436 datée du 11 novembre 1915, telle que modifiée par l'ordonnance n° 25285, datée du 18 août 1916, soit et est par les présentes suspendue dans ses effets pour ladite période allant du premier janvier 1917 au 30 avril 1917, ces deux dates inclusivement.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 26 décembre 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 176.

Relativement à la rareté des wagons dans l'Ouest pour les fins du transport du charbon; ainsi qu'à la plainte déposée par les houillères Cardiff et Drumheller au sujet du refus de la part des compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique de fournir les wagons nécessaires au chargement du charbon destiné à certains points situés sur des lignes de chemins de fer étrangers.

Dossier n° 18705.77.

Après avoir examiné les plaintes ainsi que la situation générale faite au charbon dans l'ouest, et après avoir parcouru les rapports du chef de l'exploitation de la Commission; et en conformité des attributions accordées à la Commission en vertu des articles 30, 45, 59 et 284 de la Loi des Chemins de fer, et tous les autres pouvoirs que cette dernière possède du fait de cette loi.

Il est ordonné: Que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soient, et sont par les présentes, requises et commandées:—

(1) En raison directe de leurs possibilités respectives et en tant que les wagons sont disponibles pour les fins du transport, de fournir les wagons pour le trafic du charbon de la façon et au temps voulus, non-seulement à des points situés sur la ligne propre du chemin de fer intéressé mais aussi à des points situés sur d'autres lignes de chemins de fer.

(2) Pour tous trafics requérant du transport sur plus d'une ligne, la compagnie sur les lignes de laquelle passe une plus grande étendue de service de transport devra fournir les wagons, et au cas où cette compagnie se trouverait dans l'impossibilité de fournir les wagons nécessaires, l'autre compagnie devra alors, et bien qu'elle ne retire de profits du fait du trafic que sur une longueur moindre, fournir les wagons nécessaires; mais dans ce cas cette dernière aura droit à se faire indemniser par la compagnie jouissant de la plus grande partie du trafic dans la proportion par jour d'une somme de $1.25 pour chaque wagon ainsi fourni, et ce au lieu et place de l'indemnité ordinaire et quotidienne et de toute augmentation de ces indemnités qui pourront être portées au-dessous de ce chiffre de $1.25; et cette indemnité devra compter à partir du moment où les wagons ainsi fournis seront expédiés par la compagnie qui les fournira jusqu'au moment où ils seront retournés au chemin de fer de la compagnie fournisseuse.

Et il est de plus ordonné: Que les compagnies de chemins de fer dénuées du matériel nécessaire devront faire les changements jugés indispensables pour ce qui concerne les wagons plate-forme ou à bestiaux, ce afin de faire face au besoin du moment et de les mettre à même d'entrer dans l'esprit des dispositions de cette ordonnance.

Cette ordonnance devra compter à partir du premier octobre jusqu'au 31 mars de chaque année et pour tout le temps.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 26 décembre 1916.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 177.

Relativement à la question de savoir pour quelle raison les taux des tarifs de transport de certains points des Etats-Unis à certains points au Canada ne porteraient pas une annotation à l'effet que ces tarifs, à moins d'indication spéciale trahissant leur nature compétitive, s'appliqueront automatiquement aux points intermédiaires au Canada qui n'apparaissent pas au tableau, nonobstant les dispositions du règlement n° 77 (a) de la circulaire n° 18-A de la Commission du commerce entre états.

Dossier n° 26963.

Après avoir entendu l'affaire aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 19 décembre 1916, les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc, et *Ottawa and New York,* la compagnie de chemin de fer *Michigan-Central,* la chambre de commerce de Toronto, et l'Association des manufacturiers canadiens étant représentées là et alors, de même que les raisons apportées, les représentants des compagnies de chemins de fer donnant leur assentiment,—

Il a été ordonné: Que les taux des tarifs de transport à partir de certains points aux Etats-Unis et pour certains points au Canada doivent renfermer, ou doivent recevoir à titre supplémentaire, un règlement à l'effet que ces taux, à moins de porter une indication spécifique trahissant leur nature compétitive, s'appliqueront aux points intermédiaires au Canada qui n'apparaissent pas au tableau et que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission devront agir en conséquence.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 10 janvier 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 178.

Relativement aux règlements et instructions relatifs à l'inspection et à l'essai des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, tel que le porte l'ordonnance générale n° 78 datée du 14e jour de juillet 1911, et la circulaire n° 140 datée du 22e jour de janvier 1915; et

Relativement à la demande de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet du prolongement du délai accordé pour l'inspection extérieure des chaudières de locomotives.

Dossier n° 16513.

Lecture faite du dossier servant à appuyer la demande faite, de même que du rapport du chef d'exploitation de la Commission, où il appert qu'il est désirable de consolider les règlements supplémentaires relatifs à la question plus haut citée et émis depuis la publication de l'ordonnance générale n° 78,—

Il est ordonné: Que, dans le cas des locomotives en bon état mais unisitées pendant un ou plusieurs mois pleins, le délai accordé pour les fins des travaux d'inspection suivants et des essais, à savoir: (*a*) enlèvement des tuyaux et inspection intérieure de la chaudière, (*b*) enlèvement des parties défectueuses et inspection extérieure de la chaudière, (*c*) essai hydrostatique, et (*d*) enlèvement des capsules et inspection des boulons d'étai flexibles, tel que le portent les alinéas 5, 11, 12 et 18 de l'ordonnance générale n° 78, peut être prolongé par les compagnies de chemins de fer sans autre formalité pour une certaine période équivalente au nombre de mois au cours desquels toute locomotive de cette catégorie sera inusitée; pourvu que ces inspections et essais ne soient pas exécutés à des intervalles moins rapprochés que ne le porte le tableau suivant:

(*a*) Enlèvement des tuyaux et inspection de l'intérieur de la chaudière une fois au moins tous les quarante-huit mois consécutifs.

(*b*) Enlèvement de la chemise et du revêtement et inspection de l'intérieur de la chaudière une fois au moins tous les soixante-neuf mois consécutifs.

(*c*) Essais hydrostatiques au moins une fois tous les vingt-quatre mois consécutifs.

(*d*) Enlèvement des capsules et inspection des boulons d'étai au moins une fois tous les trente mois consécutifs.

Et il est de plus ordonné: Que tout le temps où toute locomotive de cette catégorie se trouve hors d'état de servir doit être indiqué par la mention " hors d'état de servir " sur les rapports en même temps qu'une annotation doit être faite au dos des rapports d'inspection et des fiches d'instructions aux mécaniciens pour mettre au jour le nombre de mois de service à cause duquel on a prolongé le délai.

Et il est de plus ordonné: Qu'il ne doit pas être accordé de prolongation pour une période de moins d'un mois entier.

Et il est de plus ordonné: Que s'il arrive qu'une locomotive soit hors d'état de servir au moment où doivent se produire les inspections et les essais dont il est ici question, l'inspection et l'essai ne doivent pas être exécutés si ce n'est juste à la veille de la remise en service de cette locomotive.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 23 janvier 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 180.

Relativement à la demande de " l'Express Trafic Association of Canada ", au nom des compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission, au sujet de l'approbation du supplément revisé n° 10 de la classification des messageries au Canada, C.R.C. n° 3 (originairement déposé sous le n° 8); et y compris le supplément n° 11 (originairement déposé sous le n° 10) mettant de côté les conditions proposées de camionnage relatives au service des wagons de cargaison, déchargement et camionnage, et le supplément n° 12 (originairement déposé sous le n° 11), mettant de côté les articles relatifs aux cigares, cigarettes et tabacs.

Dossiers numéros 4397·25, 4397·29 et 4397·30.

Comme il apparaissait que certaines oppositions relatives à des modifications en vue touchant les règlements et les taux se trouvaient, du consentement des parties représentées aux séances qui ont eu lieu à Winnipeg le 12 juin 1916, à Saskatoon le 14 juin 1916 et à Edmonton le 15 juin 1916, laissées à la discrétion des parties intéressées dans l'est canadien, et les parties atteintes par les modifications proposées, telles qu'elles apparaissent actuellement au supplément revisé n° 10, ayant notifié la Commission de leur acquiescement à ces modifications.—

Il est ordonné: Que ledit supplément revisé n° 10 relatif à la classification des messageries au Canada C.R.C. n° 3, soumis à la Commission par C. N. Ham, secrétaire de l'Association du Trafic des Messageries au Canada en sa lettre du 16 janvier 1917, ci-jointe et portant la mention "A", soit, et est par les présentes, approuvé.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 30 janvier 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 182.

Relativement au trafic du charbon bitumineux des Etats-Unis au Canada.

Dossier n° 19323.9.

Sur représentation à la Commission que le tarif du charbon bitumineux de certains points des Etats-Unis à certains points du Canada est retardé à la frontière pour les fins de formalités douanières et que ce délai peut être évité en soumettant ledit charbon aux formalités requises une fois arrivé à certains ports intérieurs d'entrée ou à certains ports de sortie, et sur lecture du dossier déposé par le commissaire des Douanes à l'effet qu'il n'existe pas d'obstacle à cette modification, bien que le charbon puisse recevoir les bulletins relatifs aux fins douanières au passage à la frontière,—

Il est ordonné: Que les compagnies de chemins de fer placées sous l'autorité législative du parlement du Canada soient, et elles sont par les présents, autorisées à expédier du charbon bitumineux des Etats-Unis muni des bulletins relatifs aux formalités douanières requises à la frontière, et de le faire parvenir à destination au Canada si cette destination est un port douanier ou un petit port, et dans le cas contraire au port douanier où au petit port le plus rapproché mais en deçà du lieu de destination, et ce pour les fins des formalités douanières, au lieu de ce faire à la frontière, le transport de la frontière au point situé à l'intérieur où les formalités douanières doivent se remplir, constituant une mise en entrepôt grâce à un manifeste douanier préparé par la compagnie de chemin de fer et portant la signature d'un officier de douane.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 16 février 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 183.

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission n° 14 (ordonnance n° 5117) datée du 30 juillet 1908, et à la requête de l'"Express Traffic Association" du Canada pour l'obtention d'une ordonnance statuant que l'arrangement intervenu soit accordé aux compagnies de messageries.

Dossier n° 8071.

Sur lecture du dossier fourni par l'*Express Traffic Association of Canada* au nom des compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission et du rapport et des recommandations émanant du maître du trafic de la Commission,—

Il est ordonné: Que l'arrangement en vertu duquel certains tarifs des droits relatifs au transport des marchandises ou des voyageurs peut être déposé entre les mains de la Commission par le soin d'agents, autres que les représentants des compagnies agissant conjointement et dans l'intérêt de deux ou plus de deux compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, pourvu que lesdits agents conjoints soient dûment autorisés à agir pour le compte de ces compagnies nombreuses en vertu d'une procuration, tel qu'établi dans ladite ordonnance générale n° 14 (ordonnance n° 5117) datée du 30 juillet 1908, soit, et est par les présentes concédé aux compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 24 février 1917.

(*b*) Enlèvement de la chemise et du revêtement et inspection de l'intérieur de la chaudière une fois au moins tous les soixante-neuf mois consécutifs.

(*c*) Essais hydrostatiques au moins une fois tous les vingt-quatre mois consécutifs.

(*d*) Enlèvement des capsules et inspection des boulons d'étai au moins une fois tous les trente mois consécutifs.

Et il est de plus ordonné: Que tout le temps où toute locomotive de cette catégorie se trouve hors d'état de servir doit être indiqué par la mention " hors d'état de servir " sur les rapports en même temps qu'une annotation doit être faite au dos des rapports d'inspection et des fiches d'instructions aux mécaniciens pour mettre au jour le nombre de mois de service à cause duquel on a prolongé le délai.

Et il est de plus ordonné: Qu'il ne doit pas être accordé de prolongation pour une période de moins d'un mois entier.

Et il est de plus ordonné: Que s'il arrive qu'une locomotive soit hors d'état de servir au moment où doivent se produire les inspections et les essais dont il est ici question, l'inspection et l'essai ne doivent pas être exécutés si ce n'est juste à la veille de la remise en service de cette locomotive.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 23 janvier 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 180.

Relativement à la demande de " l'Express Trafic Association of Canada", au nom des compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission, au sujet de l'approbation du supplément revisé n° 10 de la classification des messageries au Canada, C.R.C. n° 3 (originairement déposé sous le n° 8); et y compris le supplément n° 11 (originairement déposé sous le n° 10) mettant de côté les conditions proposées de camionnage relatives au service des wagons de cargaison, déchargement et camionnage, et le supplément n° 12 (originairement déposé sous le n° 11), mettant de côté les articles relatifs aux cigares, cigarettes et tabacs.

Dossiers numéros 4397·25, 4397·29 et 4397·30.

Comme il apparaissait que certaines oppositions relatives à des modifications en vue touchant les règlements et les taux se trouvaient, du consentement des parties représentées aux séances qui ont eu lieu à Winnipeg le 12 juin 1916, à Saskatoon le 14 juin 1916 et à Edmonton le 15 juin 1916, laissées à la discrétion des parties intéressées dans l'est canadien, et les parties atteintes par les modifications proposées, telles qu'elles apparaissent actuellement au supplément revisé n° 10, ayant notifié la Commission de leur acquiescement à ces modifications,—

Il est ordonné: Que ledit supplément revisé n° 10 relatif à la classification des messageries au Canada C.R.C. n° 3, soumis à la Commission par C. N. Ham, secrétaire de l'Association du Trafic des Messageries au Canada en sa lettre du 16 janvier 1917, ci-jointe et portant la mention "A", soit, et est par les présentes, approuvé.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 30 janvier 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 182.

Relativement au trafic du charbon bitumineux des Etats-Unis au Canada.

Dossier n° 19323.9.

Sur représentation à la Commission que le tarif du charbon bitumineux de certains points des Etats-Unis à certains points du Canada est retardé à la frontière pour les fins de formalités douanières et que ce délai peut être évité en soumettant ledit charbon aux formalités requises une fois arrivé à certains ports intérieurs d'entrée ou à certains ports de sortie, et sur lecture du dossier déposé par le commissaire des Douanes à l'effet qu'il n'existe pas d'obstacle à cette modification, bien que le charbon puisse recevoir les bulletins relatifs aux fins douanières au passage à la frontière,—

Il est ordonné: Que les compagnies de chemins de fer placées sous l'autorité législative du parlement du Canada soient, et elles sont par les présents, autorisées à expédier du charbon bitumineux des Etats-Unis muni des bulletins relatifs aux formalités douanières requises à la frontière, et de le faire parvenir à destination au Canada si cette destination est un port douanier ou un petit port, et dans le cas contraire au port douanier ou au petit port le plus rapproché mais en deçà du lieu de destination, et ce pour les fins des formalités douanières, au lieu de ce faire à la frontière, le transport de la frontière au point situé à l'intérieur où les formalités douanières doivent se remplir, constituant une mise en entrepôt grâce à un manifeste douanier préparé par la compagnie de chemin de fer et portant la signature d'un officier de douane.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 16 février 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 183.

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission n° 14 (ordonnance n° 5117) datée du 30 juillet 1908, et à la requête de l'"Express Traffic Association" du Canada pour l'obtention d'une ordonnance statuant que l'arrangement intervenu soit accordé aux compagnies de messageries.

Dossier n° 8071.

Sur lecture du dossier fourni par l'*Express Traffic Association of Canada* au nom des compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission et du rapport et des recommandations émanant du maître du trafic de la Commission,—

Il est ordonné: Que l'arrangement en vertu duquel certains tarifs des droits relatifs au transport des marchandises ou des voyageurs peut être déposé entre les mains de la Commission par le soin d'agents, autres que les représentants des compagnies agissant conjointement et dans l'intérêt de deux ou plus de deux compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, pourvu que lesdits agents conjoints soient dûment autorisés à agir pour le compte de ces compagnies nombreuses en vertu d'une procuration, tel qu'établi dans ladite ordonnance générale n° 14 (ordonnance n° 5117) datée du 30 juillet 1908, soit, et est par les présentes concédé aux compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 24 février 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 184.

Relativement à la requête de D. D. Campbell, de Winnipeg, Man., pour l'obtention d'une ordonnance ayant pour effet d'augmenter l'allocation relative aux portes de grain fournies par les expéditeurs jusqu'à $1.50 pour la porte inférieure et 75 cents pour la supérieure; aussi que le compte à cet effet, une fois certifié par l'agent de la compagnie de chemin de fer, soit accepté par ce dernier et porté au crédit du compte des impositions de transport.

Dossier n° 4106.

Après avoir entendu la requête aux séances de la Commission tenues à Winnipeg le 16 mars 1917, l'Association des *Grain Growers* du Nord-Ouest et les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Nord-Canadien et Grand-Tronc étant représentées à cette audience, le requérant s'y trouvant en personne, ainsi que les raisons apportées,—

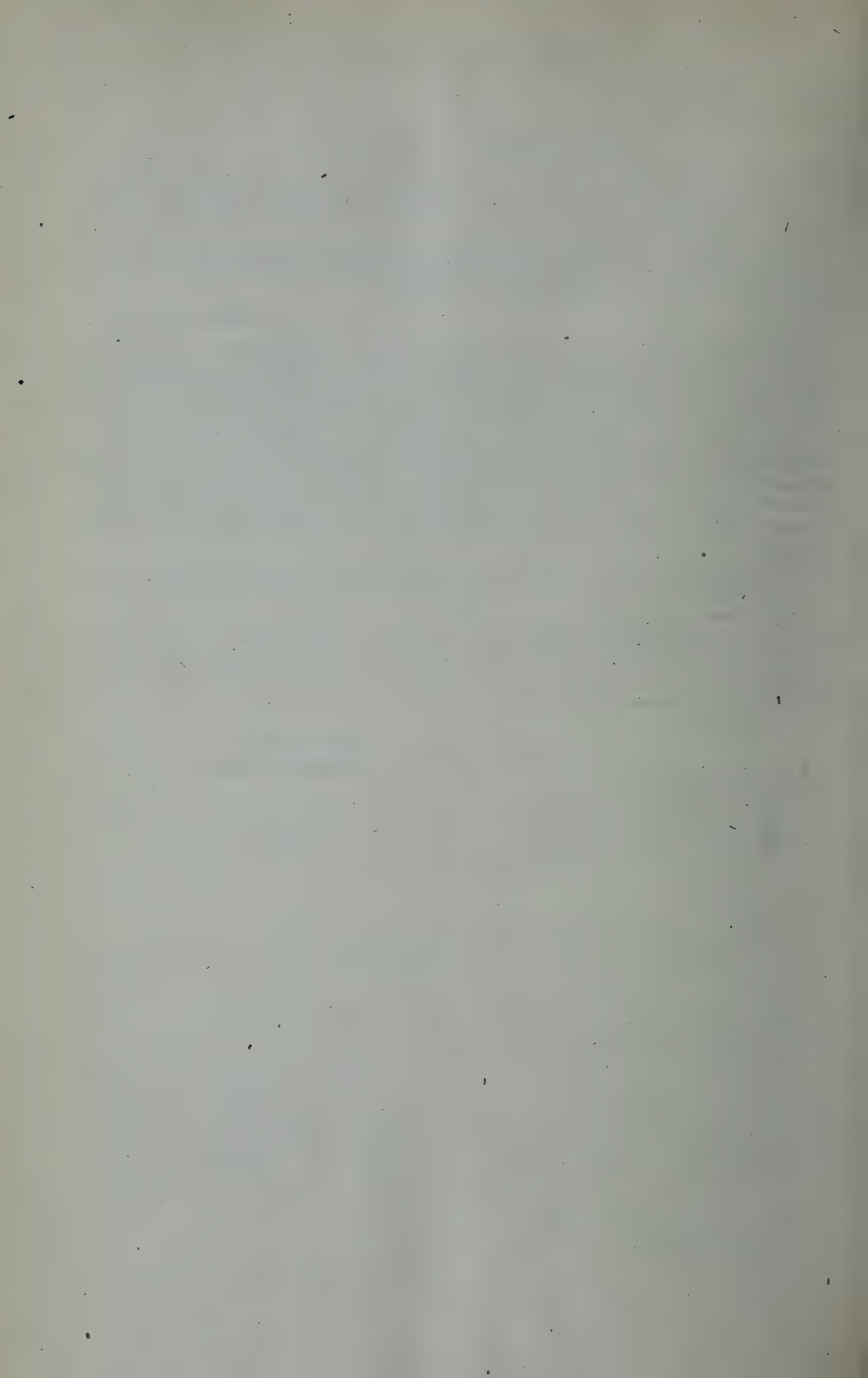
Il est ordonné: Que l'ordonnance de la Commission n° 8860, daté du 10 décembre 1909, requérant que dans les cas où les expéditeurs, sur un ou quelconque ou sur tous chemins de fer soumis à la juridiction du Parlement du Canada se trouvent dans l'obligation de fournir les portes des wagons afin que ces derniers puissent servir aux fins du trafic, il soit accordé de ce fait à ces expéditeurs une allocation basée sur l'échelle suivante:

(*a*) A Fort-William et à l'ouest de cet endroit, porte inférieure de wagon, $1; porte supérieure, 50 cents.

(*b*) A l'est de Fort-William, portes supérieure ou inférieure du wagon, 50 cents, soit, et est par les présentes, modifiée aux fins de porter cette allocation pour portes de grain de $1 à $1.50 pour la porte inférieure, et de 50 cents à 75 cents pour la porte supérieure, soit en tout $4.50 par wagon, cette allocation devant être accordée à Port-Arthur, Ont., et à l'ouest de ce point.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

OTTAWA, le 22 mars 1917.



ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 184.

Relativement à la requête de D. D. Campbell, de Winnipeg, Man., pour l'obtention d'une ordonnance ayant pour effet d'augmenter l'allocation relative aux portes de grain fournies par les expéditeurs jusqu'à $1.50 pour la porte inférieure et 75 cents pour la supérieure; aussi que le compte à cet effet, une fois certifié par l'agent de la compagnie de chemin de fer, soit accepté par ce dernier et porté au crédit du compte des impositions de transport.

Dossier n° 4106.

Après avoir entendu la requête aux séances de la Commission tenues à Winnipeg le 16 mars 1917, l'Association des *Grain Growers* du Nord-Ouest et les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Nord-Canadien et Grand-Tronc étant représentées à cette audience, le requérant s'y trouvant en personne, ainsi que les raisons apportées,—

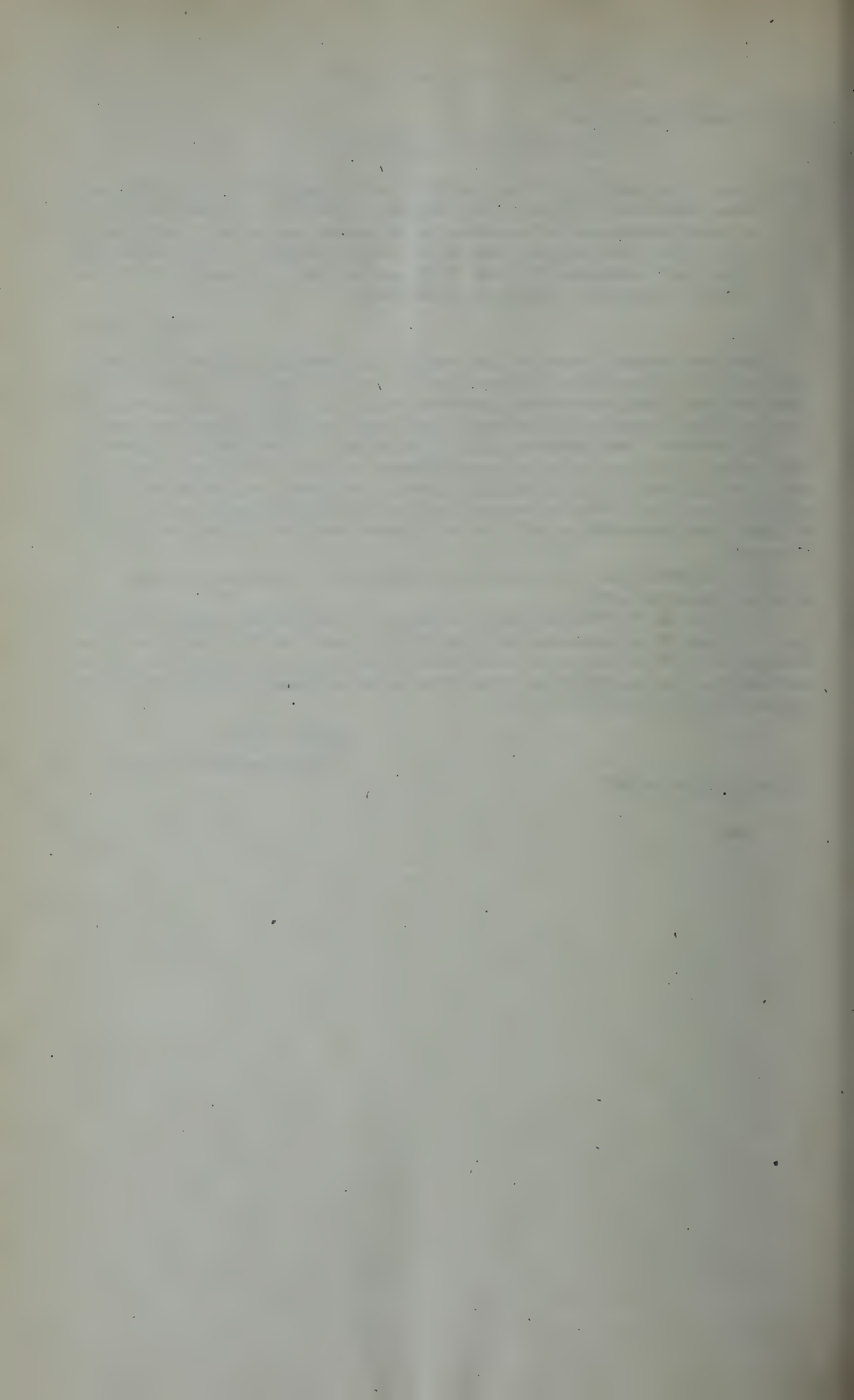
Il est ordonné: Que l'ordonnance de la Commission n° 8860, daté du 10 décembre 1909, requérant que dans les cas où les expéditeurs, sur un ou quelconque ou sur tous chemins de fer soumis à la juridiction du Parlement du Canada se trouvent dans l'obligation de fournir les portes des wagons afin que ces derniers puissent servir aux fins du trafic, il soit accordé de ce fait à ces expéditeurs une allocation basée sur l'échelle suivante:

(*a*) A Fort-William et à l'ouest de cet endroit, porte inférieure de wagon, $1; porte supérieure, 50 cents.

(*b*) A l'est de Fort-William, portes supérieure ou inférieure du wagon, 50 cents, soit, et est par les présentes, modifiée aux fins de porter cette allocation pour portes de grain de $1 à $1.50 pour la porte inférieure, et de 50 cents à 75 cents pour la porte supérieure, soit en tout $4.50 par wagon, cette allocation devant être accordée à Port-Arthur, Ont., et à l'ouest de ce point.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

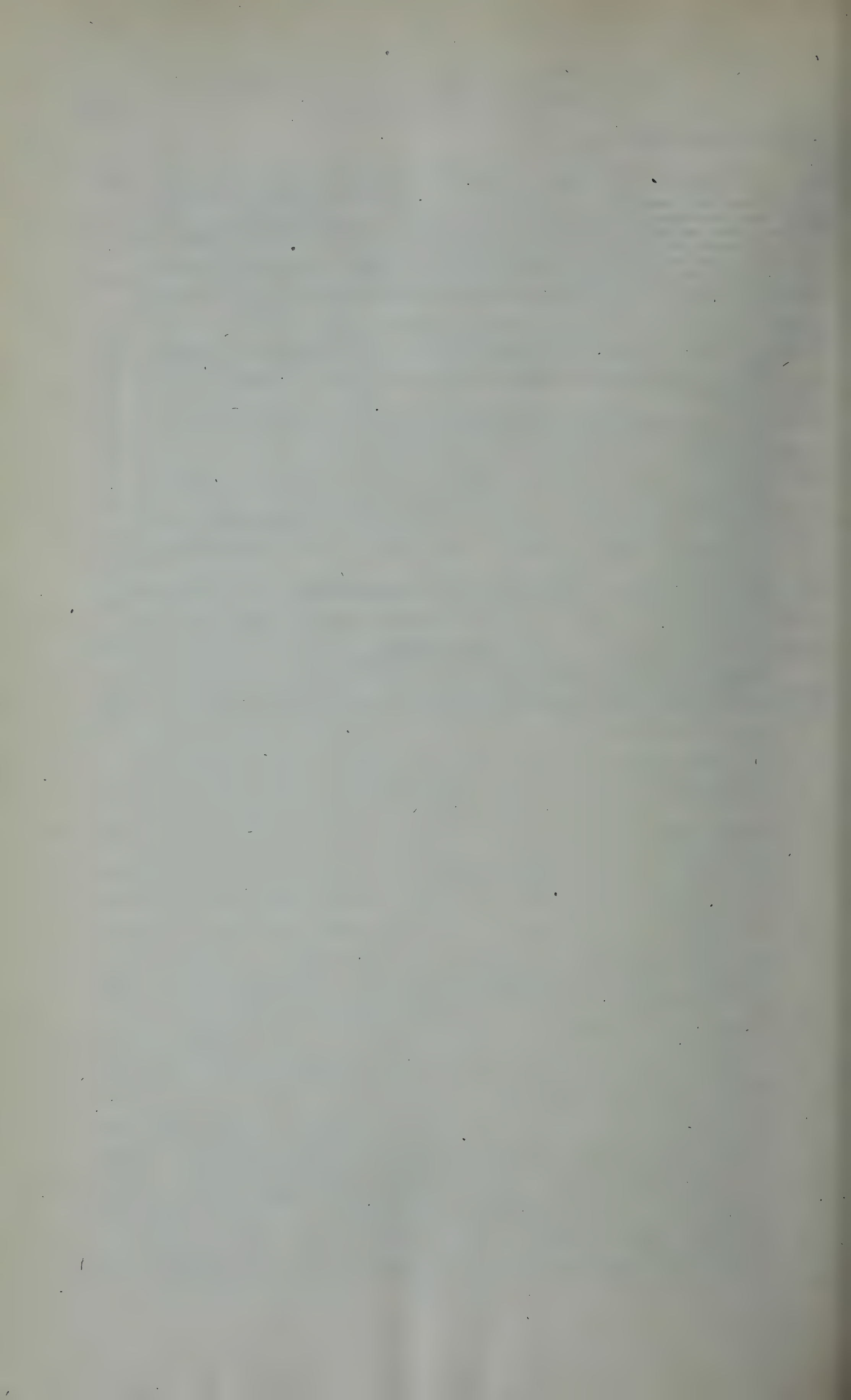
OTTAWA, le 22 mars 1917.

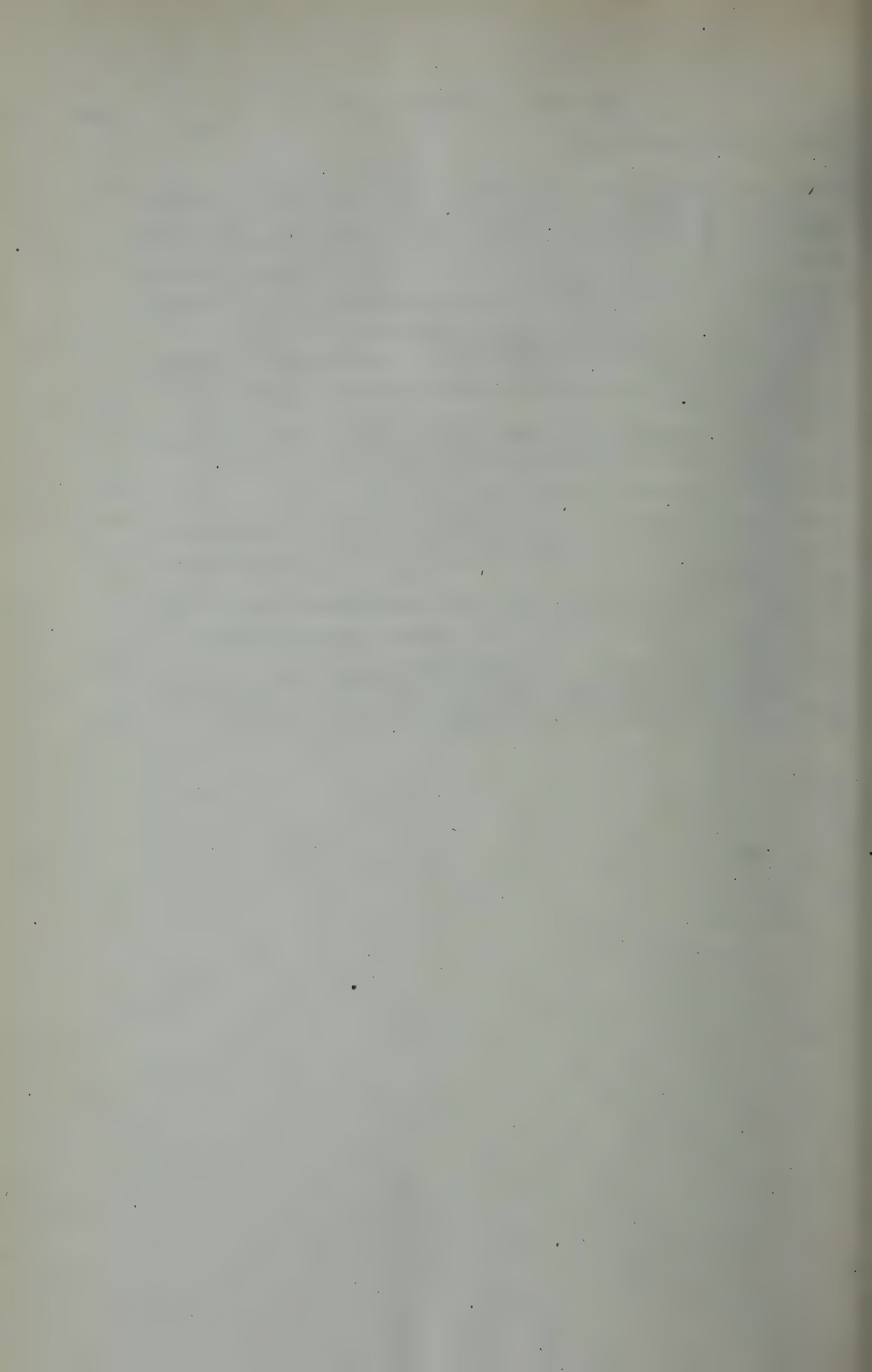


INDEX À L'APPENDICE "A" (Page 18) CONTENANT LES PRINCIPAUX JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

Page.

INDEX À L'APPENDICE "A" (Page 18) CONTENANT LES PRINCIPAUX JUGEMENTS DE LA COMMISSION.





STATISTIQUE DES TÉLÉPHONES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1917

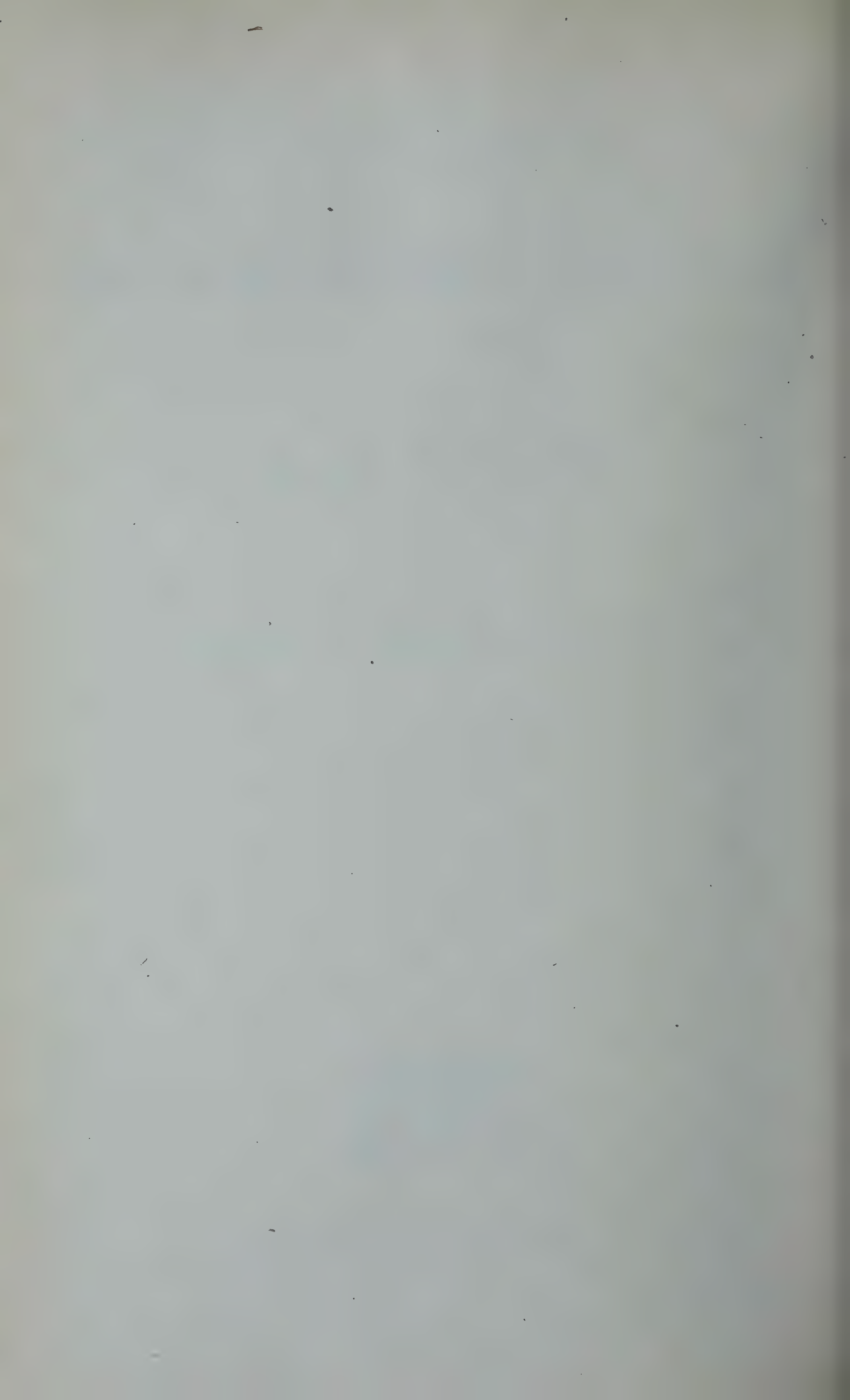
(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1918

[N° 20d—1918.]

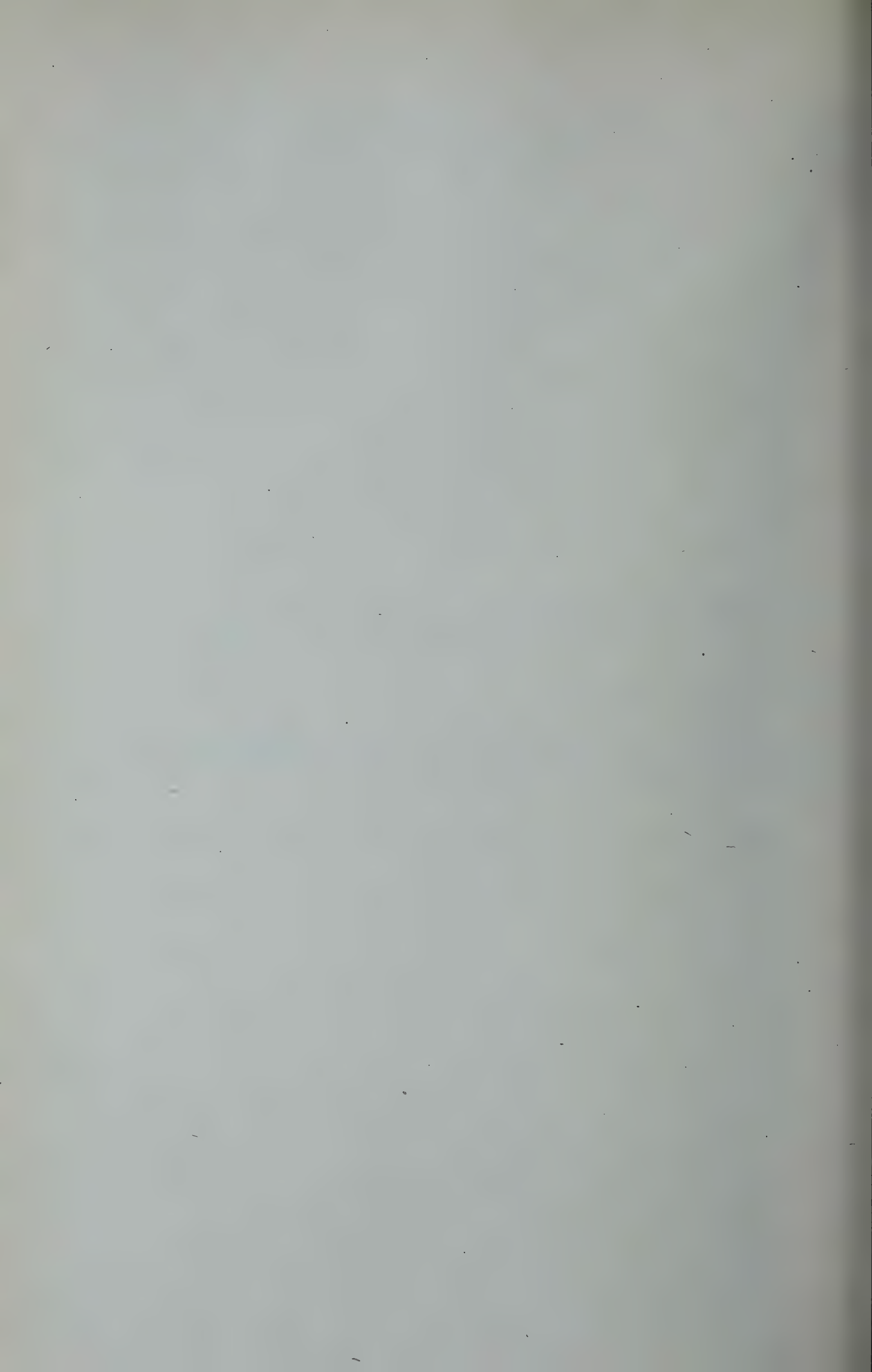


A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du Contrôleur des Statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1917

J. D. REID,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.



A l'honorable J. D. Reid,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

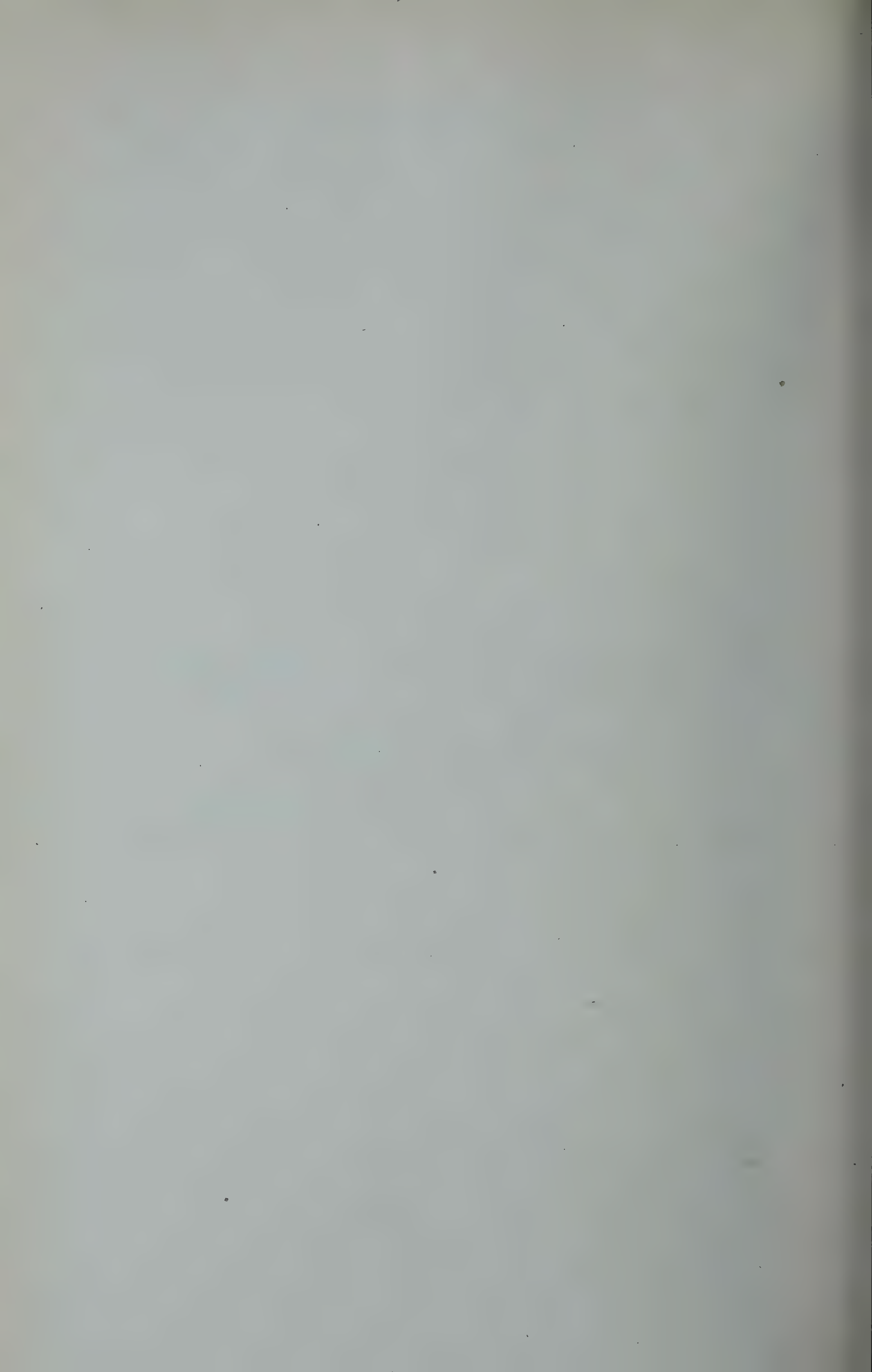
Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur des Statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1917.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le ministre,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.



BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES.

OTTAWA, 24 janvier 1918.

A. W. CAMPBELL, écr., I.C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après les documents statistiques sur l'exploitation des téléphones pour l'exercice clos le 30 juin 1917.

Les divers tableaux statistiques indiquent encore un développement considérable des réseaux téléphoniques en Canada.

Les renseignements que nous avons obtenus ne sont pas tout à fait complets, dans ce sens que nous n'avons pas reçu un rapport de chacune des corporations existantes actuellement, mais ils représentent tout ce qui peut pratiquement nous parvenir dans les conditions actuelles. Les omissions se rapportent totalement à de petites corporations dont le nombre est peut-être d'une centaine.

Le nombre des rapports reçus s'est augmenté de 1,592 en 1916 à 1,695 en 1917.

ORGANISATION.

Nombre et caractère des rapports:—

Province.	Gouvernementales.	Municipales.	Par actions.	Coopératives.	Sociétés.	Privées.	Total.
Nouvelle-Ecosse	....	....	28	109	1	5	143
Nouveau-Brunswick	....	....	19	8	....	4	31
Ile-du-Prince-Edouard	....	....	4	27	....	1	32
Québec	....	....	82	55	2	34	173
Ontario	2	59	183	205	14	65	528
Manitoba	1	7	4	22	....	4	38
Saskatchewan	1	5	309	412	....	....	727
Alberta	1	1	4	2	....	....	8
Colombie-Britannique	....	1	11	1	....	1	14
Yukon	....	....	1	....	....	....	1
Total	5	73	645	841	17	114	1,695

Classes d'organisation:—

	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
Gouvernementales	4	4	4	4	5
Municipales	52	58	62	67	73
Par actions	543	611	584	622	645
Coopératives	262	297	601	765	841
Sociétés	63	48	28	23	17
Privées	151	118	117	111	114
Total	1,075	1,136	1,396	1,592	1,695

Rapports par province :—

Province.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
Nouvelle-Ecosse	14	12	83	83	123	139	143
Nouveau-Brunswick	16	17	25	24	26	29	31
Ile-du-Prince-Edouard	1	1	1	1	27	30	32
Québec	32	62	101	127	145	162	173
Ontario	319	369	451	468	492	502	528
Manitoba	3	3	35	38	38	37	38
Saskatchewan	143	206	361	369	520	668	727
Alberta	4	3	3	9	10	10	8
Colombie-Britannique	5	10	15	16	14	14	14
Yukon	0	0	0	1	1	1	1
Total	537	683	1,075	1,136	1,396	1,592	1,695

Dans les trois provinces de l'ouest, le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan, l'industrie du téléphone est surtout entre les mains des gouvernements locaux. Cela est spécialement vrai pour les deux premières. Dans la Saskatchewan, le gouvernement contrôle plusieurs des principaux centres de population, et il y a en outre au delà de 700 organisations indépendantes éparses dans toute la province et formant un capital total important. Ces organisations indépendantes représentant le type général des compagnies qui rendent tant de services dans les districts ruraux du Canada.

CAPITALISATION ET COÛT.

La capitalisation est comme suit :—

	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Actions	21,533,605 09	26,590,501 39	28,644,340 00	28,947,122 02	29,416,956 28	29,476,367 54
Dette consolidée	24,743,246 65	33,256,503 44	41,647,544 15	45,337,869 49	47,503,358 09	49,645,334 80
Total	46,276,851 74	59,847,004 83	70,291,884 15	74,284,991 51	76,920,314 37	79,121,702 34

Capitalisation par province :—

Province.	Actions, 1917.	Dettes consolidées, 1917.	Total, 1917.	Total, 1916	Total, 1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,926,019 00	1,503,390 00	3,429,409 00	3,431,598 56	3,427,218 37
Nouveau-Brunswick	1,512,252 69	57,800 00	1,570,052 69	1,519,582 98	1,458,877 81
Ile-du-Prince-Edouard	155,805 31	51,100 00	206,905 31	163,362 31	160,496 31
Québec	19,425,983 53	11,891,340 23	31,317,323 76	31,319,564 10	31,080,002 04
Ontario	2,179,729 38	2,278,837 19	4,458,566 57	4,102,622 99	3,698,693 32
Manitoba	26,130 29	11,106,941 87	11,133,072 16	11,126,203 25	10,750,994 50
Saskatchewan	831,339 00	8,994,681 68	9,826,020 68	8,047,805 60	6,944,670 62
Alberta	130,054 00	11,256,910 50	11,386,964 50	11,383,804 40	10,927,684 12
Colombie-Britannique	3,224,054 34	2,504,333 33	5,728,387 67	5,760,770 18	5,771,354 42
Yukon	65,000 00	....	65,000 00	65,000 00	65,000 00
Total	29,476,367 54	49,645,334 80	79,121,702 34	76,920,314 37	74,284,991 51

L'on ne doit pas oublier que les principales affaires de la Cie de téléphone Bell, en Ontario, sont inévitablement assignées à la province de Québec, le chef-lieu de la compagnie étant dans cette province.

Coût de l'industrie du téléphone:—

	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	3,323,901 72	3,505,155 94	3,362,778 72	3,727,335 93	4,008,660 83
Nouveau-Brunswick	1,653,722 11	1,742,697 05	1,823,367 43	1,928,804 78	2,189,325 07
Ile-du-Prince-Edouard	150,000 00	179,095 06	220,332 35	254,982 46	265,505 52
Québec	33,002,264 17	37,234,492 02	38,590,730 66	40,190,775 67	43,051,983 19
Ontario	4,250,730 45	4,747,077 76	5,197,066 52	5,503,712 17	5,790,178 21
Manitoba	9,607,506 91	10,560,084 26	10,758,230 08	11,137,814 84	11,142,604 34
Saskatchewan	5,143,663 03	6,100,463 41	6,886,793 62	7,984,303 60	9,792,579 68
Alberta	6,472,098 13	9,671,700 52	10,351,912 38	10,820,920 45	10,998,850 29
Colombie-Britannique	5,611,084 93	6,347,410 20	6,431,191 52	6,801,190 54	7,059,666 89
Yukon	....	170,179 78	170,179 78	170,179 78	170,179 78
Total	69,214,971 45	80,258,356 00	83,792,583 06	88,520,020 22	94,469,533 80

Le coût, par téléphone, a atteint $156.37 en 1917.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparaison de 1916 et 1917:—

Province.	1916.		1917.	
	Recettes.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	756,165 88	509,601 25	802,757 93	587,486 74
Nouveau-Brunswick	517,831 34	294,831 90	576,205 97	359,801 63
Ile-du-Prince-Edouard	81,501 39	50,332 34	65,434 99	53,017 95
Québec	10,344,231 76	5,811,941 46	11,488,406 86	6,388,636 11
Ontario	1,042,729 36	681,725 92	1,134,026 87	723,386 61
Manitoba	1,903,446 54	1,353,984 46	1,915,261 73	1,459,558 52
Saskatchewan	1,108,867 60	648,952 90	1,204,057 62	711,829 37
Alberta	1,292,034 79	683,437 01	1,358,843 91	669,005 07
Colombie-Britannique	1,511,388 84	1,092,935 70	1,544,922 45	1,126,264 15
Yukon	36,070 35	19,457 92	32,363 29	16,439 67
Total	18,594,267 85	11,147,200 86	20,122,281 62	12,095,425 82

La différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation en 1917 a été de $8,026,855.80, contre $7,447,066.99 en 1916. La différence ne représente pas cependant les recettes nettes.

REVENU.

Compagnies ayant une capitalisation de $25,000 ou plus.

Recettes brutes totales	$14,179,205 08	
Dépenses d'exploitation	8,073,460 77	
Revenu net pour exploitation		$6,105,744 31
Additions:		
Opérations à l'étranger	$ 27,877 30	
Loyers	18,198 80	
Revenu sur garanties en main	309,469 50	
Autres sources	106,870 49	
		462,416 09
Revenu du capital		$ 6,568,160 40
Déductions:		
Taxes	$ 411,945 62	
Intérêts sur obligations	909,722 43	
Autres déductions	70,559 86	
		1,392,227 91
Revenu net du capital		$ 5,175,932 49
Répartition des recettes nettes:		
Dividendes—Actions ordinaires	$ 1,774,430 65	
" —Actions préférentielles	122,119 38	
Fonds d'amortissement	2,397,664 78	
Réserves	276,719 06	
		4,570,933 87
Balance		$ 604,998 62

MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Répartition des téléphones par province:—

Province.	Energie centrale.	Energie magnétique.	Total, 1917.	Total, 1916.	Total, 1915.	Total, 1914.
Nouvelle-Ecosse	16,102	9,162	25,264	23,249	21,225	20,239
Nouveau-Brunswick	11,353	9,304	20,657	18,775	17,517	16,473
Ile-du-Prince-Edouard	1,360	1,127	2,487	2,351	2,244	1,574
Québec	72,622	30,695	103,317	96,640	92,492	91,047
Ontario	149,854	123,643	273,497	248,980	239,607	232,456
Manitoba	31,110	18,737	49,847	47,903	47,279	49,146
Saskatchewan	11,383	32,274	43,657	30,220	29,892	26,023
Alberta	20,267	17,395	37,662	35,026	36,749	37,118
Colombie-Britannique	38,719	8,729	47,448	44,922	45,730	46,713
Yukon	....	300	300	355	355	355
Total	352,770	251,366	604,136	548,421	533,090	521,144

Milles en fils classifiés:—

Fils classifiés	1916.			1917.		
	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Fer galvanisé	29,419 12	406,620 67	436,039 79	32,940 95	434,174 72	467,115 67
Fil de cuivre	17,836 71	63,379 14	81,215 85	19,409 69	80,663 90	100,073 59
Câble aérien	395,042 27	4,013 50	399,055 77	413,670 52	5,663 92	419,334 44
" souterrain	682,117 51	145 75	682,263 26	719,553 30	147 75	719,701 05
" sous-marin	949 05	1,040 14	1,989 19	953 80	1,024 25	1,988 05
Total	1,125,364 66	475,199 20	1,600,563 86	1,186,528 26	521,677 54	1,708,202 80

Milles en fils par province:—

Province.	1916.			1917.		
	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	26,869 00	16,064 75	42,933 75	29,639 00	16,997 75	46,636 75
Nouveau-Brunswick	19,330 22	9,922 44	29,252 66	20,090 93	11,057 67	31,148 60
Ile-du-Prince-Edouard	1,304 14	2,357 20	3,661 34	1,338 24	2,415 00	3,753 24
Québec	245,921 90	59,693 30	305,615 20	252,118 50	59,791 95	311,910 45
Ontario	423,054 95	180,516 55	603,616 50	453,039 42	193,545 27	646,584 69
Manitoba	109,638 00	64,652 75	174,340 75	110,835 00	65,673 50	176,508 50
Saskatchewan	61,330 00	85,312 75	146,642 75	75,000 00	111,115 00	186,115 00
Alberta	102,905 85	45,070 46	147,976 31	104,270 00	48,607 50	152,877 50
Colombie-Britannique	134,728 50	11,197 00	145,925 50	139,965 17	12,103 90	152,069 07
Yukon	232 10	367 00	599 10	232 00	367 00	599 00
Total	1,125,364 66	475,199 20	1,600,563 86	1,186,528 26	521,674 54	1,708,202 80

EMPLOYÉS.

Comparaison du nombre et de la rémunération des employés :—

Province.	1916.		1917.	
	Nombre.	Rémunération.	Nombre.	Rémunération.
		$ c.		$ c.
Nouvelle-Ecosse	808	277,886 35	914	325,396 02
Nouveau-Brunswick	531	176,738 00	508	219,585 70
Ile-du-Prince-Edouard	89	22,430 88	90	22,341 56
Québec	3,681	1,780,005 19	3,988	2,103,876 21
Ontario	6,626	3,237,714 23	7,383	3,739,602 74
Manitoba	1,239	767,107 32	1,487	935,537 28
Saskatchewan	774	399,025 00	644	405,664 40
Alberta	597	512,636 78	530	462,276 80
Colombie-Britannique	913	666,166 15	939	658,387 55
Yukon	7	13,009 51	7	9,934 00
Total	15,247	7,852,719 41	16,490	8,882,593 26

SOMMAIRE.

Le tableau suivant donne sous une forme concise le relevé des faits se rapportant à l'industrie du téléphone au Canada depuis qu'il a été possible d'obtenir des informations sérieuses:—

	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
	$	$	$	$	$	$	$
Capitalisation	40,043,982	46,276,851	59,847,005	70,291,884	74,284,991	76,920,314	79,121,702
Coût	34,737,530	56,887,799	69,214,971	80,258,356	83,792,583	88,520,020	94,469,534
Revenu	10,068,220	12,273,627	14,879,278	17,297,269	17,601,673	18,594,268	20,122,282
Dépenses d'exploitation	6,979,045	9,094,689	11,175,689	12,882,402	12,836,715	11,147,201	12,095,426
Rémunération	915,636	2,659,642	6,839,309	8,250,253	8,357,029	7,852,719	8,882,593
Cies de téléphone	537	683	1,075	1,136	1,396	1,592	1,659
Milles de fils	687,728	889,572	1,092,586	1,343,090	1,452,360	1,600,564	1,708,202
Téléphones	302,759	370,884	463,671	521,144	533,090	548,421	604,136
Employés	10,425	12,783	12,867	16,799	15,072	15,247	16,490
Personnes par mille de fil	23·8	19·3	16·2	15·5	15·1	14·6	13·4
Personn. par téléphone	10·4	8·1	6·8	6·0	5·6	5·0	4·7

On trouvera dans ce rapport des tableaux donnant des informations détaillées fournis par les compagnies et les provinces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

TABLEAU 1—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. Longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nbre	Montant.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
"A" Line Tel. Co	Harmony	480 00		735 00	252 50		252 50		23	2	137 00
Aberdeen-Plummer Tel. Co	Plummer	1,452 90	500 00	1,452 90	249 10	3 10	69 90		36	4	66 30
Admaston Tel. Asso	Admaston Station	1,353 90		1,200 00	200 00	15 00	75 00		29	2	75 00
Addison Tel. Co	Addison	14,700 00	23,000 00	11,180 00	2,522 70	249 70	2,216 30		175	2	1,214 61
Algonquin Park Tel. Line	Toronto		2,985 24	2,985 24	61 83	61 83	750 00		13	1	700 00
Aldborough Tel. Asso	Rodney	2,270 00		4,200 00	1,898 60	100 00	1,437 60		177	2	216 86
Alba Tel. Asso	Pembroke			6,500 00	725 00		710 00		93		
Allenford Tel. Co	Allenford	9,000 00	20,000 00	10,000 00	300 68	163 00	395 50		180	3	375 00
Algoma Central & H. B. Ry. Co	Sault-Ste-Marie	10,000 00	10,460 00	124,952 00	3,644 16	772 37	4,142 91		50	2	2,094 90
Algoma Eastern Ry. Co	Sault-Ste-Marie			30,671 11	1,085 85	205 73	1,028 00		28	1	1,028 00
Ahmic Tel. Co	Ahmic-Harbour	22,540 00	2,400 00	15,200 00	728 90	80 00	644 17		70	2	100 00
Alice Tel. Co	Pembroke			960 00	78 00		78 00		16		
Alnwick Tel. Co. Ltd	Roseneath	5,000 00		4,050 00	410 00		308 97		110	3	275 00
Amable Tel. System	Hepworth			643 76	80 00		80 00		20	1	5 00
Amaranth Tel. Asso	Grand-Valley	2,100 00		2,100 00	200 00		150 00		40	2	140 00
Ansonia & Thessalon Tel. Co	Bruce-Mines	2,020 00	2,000 00	4,020 00	577 24		120 00		60	2	100 00
Apsley Tel. Co	Apsley	2,290 00		3,090 00	450 56		381 53		42	2	154 50
Ardtrea Tel. Asso	Orillia	1,800 00		1,800 00	497 80	47 40	356 19		38	1	88 73
Armstrong Tel. Co	Earlton	900 00	1,500 00	745 50	246 30	34 00	243 30		18	1	53 00
Arran No. 1 Tel. Co	Tara			3,150 00	280 00		280 00		70	1	20 00
Ashgrove Tel. System	Georgetown			425 00	98 00		98 00		11		
Ayr Tel. Co	Ayr	6,460 00		8,275 57	2,341 00		2,048 00		155	2	344 50
Ayton Tel. Asso	Ayton	650 00		850 00	369 85	11 20	347 61		23	2	111 95
*Bell Tel. Co. Ltd	Montréal							*143,842	47,416	6,112	3,350,000 00
"B" Tel. Line	Richards-Landing			200 00	25 00		25 00		3		
Back Line Tel. Co	Melancthon	950 00		950 00	188 00		148 57		22	1	15 00
Balaclava Tel. Club	Balaclava	2,492 00		2,492 00	250 00		250 00		45	1	30 00
Balderson Tel. Asso	Balderson			4,500 00	340 00		340 00		125	1	330 00
Balsam Hill Tel. Co	Renfrew	840 00		1,400 00	173 92	17 10	110 71		26	1	25 00
Barrie-Angus Tel. Line	Angus	3,100 00		3,700 00	700 00	60 00	700 00		30	2	125 00
Barrie Is. Tel. Co	Barrie-Island	520 00		850 00	75 00		70 00		26	1	52 00
Barrett Tel. Asso	Port-Rowan	100 00		100 00	18 00		18 00		6		
Barton & Binbrook Tel. Co., Ltd	Hamilton	9,290 00		12,626 30	2,945 80	281 10	2,067 40		138	3	805 00
Beaver Line	Woodville	360 00		350 00	2 00		2 00		13		
Beaver Valley Tel. System	Fairmount		24,086 62	24,086 62	5,850 00		2,275 00		397	2	1,100 00
Beatty Tel. Co	Garden-Hill			11,000 00	1,255 00		1,350 00		135	9	1,350 00
Beckwith & Montague Tel. Co	Franktown	3,000 00		4,657 82	1,471 45	34 18	191 68		41	6	117 33
Beeton Tel. Co	Beeton	41,270 00		41,270 00	9,096 40		8,556 67		600	4	2,308 11
Belmont Tel. System	Havelock	1,010 00		1,400 00	192 44		154 00		17		

Belmont Tel. Co.	Belmont	2,580 00		4,800 00	3,448 12	300 00	2,700 00		285	4	1,500 00
Bellrock & Verona Tel. Co.	Verona	832 95		832 95	81 00		81 00		18		
Bethany Tel. Co.	Bethany			7,500 00	375 00	63 00	375 00		125	1	375 00
Bethel Tel. Asso.	Dundalk	650 00		650 00	160 00		85 00		17		
Bethesda Tel. Co.	Bowmanville	450 00		450 00	78 74		78 74		11		
Bethesda & Stouffville Tel. Co.	Stouffville	29,600 00	15,700 00	68,988 42	10,345 60	713 35	8,780 17		850	12	4,687 11
Blanchard Private Line	Cannington	700 00		700 00	125 00		85 00		28		
Blenheim & S. Kent Tel. Co., Ltd.	Blenheim	15,580 00	9,050 00	39,129 59	8,079 34		4,275 19		665		
Blind Line	Woodford	650 00	650 00	650 00	177 85		158 57		13	1	9 25
Blythe Mun. Tel. Co.	Blyth		39,696 00	42,815 38	6,344 07	237 23	1,982 94		501	5	1,452 69
Bobcaygeon Tel. Co.	Bobcaygeon	2,508 00		2,268 62	1,079 60	131 24	916 07		79	1	35 00
Bolton Tel. Co., Ltd.	Bolton	15,950 00	13,500 00	47,421 36	8,557 50	666 39	6,790 00		745	6	2,376 56
Bond Corners Tel. System	Woodstock			305 72	99 75	13 70	113 45		13	1	5 00
Bond Tel. Co.	Chesley			880 00	82 00		82 00		16		
Bousfield Private Line	Milton			110 00	19 00		19 00		5		
Bowesville Tel. Asso.	Bowesville	2,400 00		2,400 00	240 00		55 00		24		
Bowman Tel. System	Elmwood			2,000 00	1,422 00	420 00	1,284 00		160		
Bracebridge & Muskoka Lakes Tel. Co.	Bracebridge	9,700 00		14,707 00	2,770 64		1,050 46		49	3	1,000 00
Bradden Tel. Asso.	Latta	22,200 00	2,800 00	25,000 00	3,600 00	400 00	1,100 00		320	2	300 00
Brigham Tel. Line	Hanover			12,000 00	2,200 00	40 00	1,200 00		190	2	400 00
Brighton Mun. Tel. System	Brighton		24,500 00	27,000 00	5,838 50	290 00	3,495 50		380	3	876 75
Bromley Line Tel. Asso.	Bromley-Line			2,280 00	202 00	37 00	224 00		42		224 00
Bromley Tel. Asso.	Cobden	2,150 88		2,200 00	229 10	18 70	220 40		40	2	65 00
Brookdale Tel. Co.	Napanee			600 00	168 00		110 00		14	1	15 00
Brooke Mun. Tel. System	Inwood	9,819 00	55,000 00	55,000 00	9,899 50	270 00	4,500 00		867	4	2,430 00
Brougham & Grattan Tel. Co., Ltd.	Hyndford	2,100 00		2,700 00	277 13	129 00	146 00		16	1	20 50
Bruce Mun. Tel. System	Tiverton		95,943 95	95,943 95	13,200 00		5,605 00		1,067	6	4,903 00
Brussels, Morris & Grey Mun. Tel. Co.	Brussels		33,973 83	59,118 41	10,814 88	318 88	6,163 98		900	7	2,676 65
Burgessville Tel. Co.	Woodstock	13,300 00		26,025 51	7,475 36	571 22	5,875 12		585	6	3,974 70
Burnt River Tel. Co.	Burnt-River	4,050 00		7,000 00	1,104 47		600 00		105	3	350 00
Byron Tel. Co., Ltd.	Delaware	15,630 00		15,630 00	4,914 70	1,172 42	3,955 96		627	6	3,120 42
Cavan Tel. Co., Ltd.	Cavan	1,750 00		1,750 00					25		
Carp River Tel. Club	Sault-Ste-Marie			700 00	86 00		86 00		12		
Calabogie & Renfrew Tel. Asso.	Ashdad	4,265 00		4,400 00	1,400 00		1,330 00		28	2	115 00
Cambray Tel. Union	Cambray			475 00	325 65		289 37		240	2	25 75
Camden Tel. Co.	Newburgh	4,350 00		9,597 00	1,791 00	163 80	1,766 50		210	2	597 16
Caradoc-Ekfrid Tel. Co., Ltd.	Melbourne	10,000 00		16,400 00	1,410 00		310 90		600		
Cameron Tel. Union	Cameron	3,960 00		3,742 00	260 51	31 45	241 54		97	3	230 50
Canadian Machine Tel. Co., Ltd.	Toronto	250,000 00		346,139 10	15,874 18		14,074 65	‡797	405	26	15,874 18
Cannon Tel. Line	Sharbot-Lake			2,000 00	50 00		50 00		10		
Carlsruhe Tel. Co.	Carlsruhe	250 00		250 00	54 00	12 00	40 00		4	1	12 00
Carholme & Walsingham Tel. Co.	Silver-Hill	150 00		170 00	15 00		15 00		16	1	15 00
Central Dufferin Tel. Asso. Ltd.	Shelburne	1,500 00		2,175 00	200 00		110 00		31	2	65 00
Clavering Tel. Co.	Clavering	1,250 00		1,250 00	269 91		253 33		25	1	23 70
Central Tel. Line	Richards-Landing			584 85	109 50		98 00		17	2	98 00
Centre Road Tel. Club	Annan			1,944 81	366 37		366 37		24	2	75 75
Centre Thorah Tel. Asso.	Beaverton			600 00	24 00		24 00		15		

*Chiffres pour Ontario seulement. ‡Automatique.

TABLEAU 1—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., du nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. Longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	N'bre	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Chamberlain Private Line	Wheatley			5,962 00	2,518 00		1,478 00		177		
Champlain Point Tel. Asso.	Orillia			126 00	56 00		56 00		8	1	8 00
Chatsworth Tel. Co	Chatsworth	5,640 00		5,640 00	1,510 90		841 96		109	2	375 00
Chelmsford Tel. Co	Chelmsford	1,880 00		2,240 00	1,375 00	360 50	425 00		43	2	360 00
Chinquaconsy Mun. Tel. Asso.	Cheltenham		30,000 00	35,000 00	8,654 26	657 38	5,067 80		555	2	1,000 00
Chippawa Hill Tel. Club	Southampton	1,622 27		1,622 27	279 46		279 46		24	1	59 00
Cochrane Tel. Co	Cobalt	15,000 00		16,997 14	2,960 55	295 05	2,191 00		106	5	2,191 00
Coe Hill Tel. Co	Coe-Hill			6,850 00	396 00		225 40		42		
Colborne Mun. Tel. System	Goderich		8,000 00	8,000 00	1,007 55	65 00	1,001 57		147	2	390 00
Colchester N. Tel. System	Essex		11,892 00	15,199 43	1,144 00	108 00	720 00		292	3	469 51
Coldstream Tel. Asso.	Coldstream			13,800 00	2,150 00	120 00	860 00		254	3	460 00
Coldwater Tel. System	Coldwater		7,700 00	7,700 00	1,000 00	300 00	800 00		100	2	707 00
Conn Tel. Co. Ltd	Conn	3,760 00		6,400 00	760 00	259 00	670 00		135	2	330 00
Consolidated Tel. Co	Caledon	34,166 25	3,900 00	45,986 83	8,374 91	106 07	6,687 61		526	6	3,073 41
Cordova Mines Tel. Co	Cordova-Mines	500 00		650 00	50 00		50 00		10		
Coulson-Jarratt Tel. Asso.	Jarratt	2,700 00	560 00	3,600 00	600 00		550 00		49	1	70 00
Cramahe Mun. Tel. System	Castleton		30,000 00	30,000 00	2,700 00		300 00		263		
Crediton Tel. System	Crediton			6,500 00	2,170 00	25 00	1,243 00		190	2	600 00
Crews Tel. Co	Trenton			520 00	65 00		59 30		8		
Crown Hill Tel. Co	Barrie	3,800 00		3,650 00	605 00	2 50	530 00		76	1	51 30
Connaught Tel. Co	Cobden	1,054 00		1,054 00	103 31		103 31		17	1	18 70
Dawn Mun. Tel. System	Dresden		14,465 00	19,800 00	2,102 00	230 00	1,942 00		340	4	1,270 00
Delphi Tel. Asso	Camperdown			500 00	58 15	7 25	51 00		8	1	5 00
Derby Tel. Asso	Owen-Sound	6,000 00		6,229 61	1,883 82	17 40	1,160 51		106	3	263 52
Dereham Tel. Co	Brownsville	13,200 00		13,934 30	4,136 36	684 44	3,986 59		300	7	1,423 22
Desboro Tel. System	Desboro			5,712 00	1,487 06		1,310 38		119	2	125 50
Dingwall Tel. Asso	Woodstock			333 00	59 00		59 00		9		
Desmond Tel. Co., Ltd	Moscow	770 00		773 50	77 00		77 00		14	1	20 00
Doane Tel. Co	Newmarket			1,100 00	127 50		74 00		21	1	25 00
Dore Bay Tel. Co., Ltd	Golden-Lake	1,200 00		1,500 00	217 22		216 53		30		
Dover Mun. Tel. System	Bear-Line		28,097 90	27,300 00	4,210 15	140 10	4,210 15		416	2	475 00
Dresden Tel. System	Dresden			27,470 00	7,180 70	299 85	4,545 54		448	6	2,851 50
Drummond & Elmsley Tel. Co	Perth	850 00		780 00	72 66	11 75	62 00		13	1	8 00
Drummond Centre Tel. Asso.	Perth	5,500 00		5,500 00	1,248 13	151 15	882 32		98	2	374 80
Dunville Consolidated Tel. Co.	Dunville	79,060 00	24,000 00	83,615 66	20,253 00	8,292 00	14,180 85	348	927	17	9,561 32
Dunsford Tel. Asso	Dunsford	3,260 00	500 00	6,100 00	1,550 00	50 00	715 00		121	3	450 00
Dunwich & Dutton Tel. Asso.	Dutton	3,930 00		4,500 00	1,578 37	48 83	1,512 49		231	2	370 75
East Darlington Tel. Co	Bowmanville			140 00	64 00		60 00		8		

East Grey Tel. Co.	Markdale	790 00		5,400 00	690 00	23 20	420 00		60		
East Luther Tel. Co.	Grand-Valley	1,896 00		2,875 00	1,392 25	68 00	1,284 50		192	4	550 00
East Middlesex Tel. Co. Ltd.	Thorndale	8,810 00		27,487 00	4,555 00	626 86	4,807 42		406	3	1,942 00
East Woodville Tel. Asso.	Woodville			1,120 54	199 00	7 60	199 00		22		
Eden Tel. Co.	Woodville	1,250 00		1,250 00	125 00		125 00		63		
Edenvale Tel. Co.	Edenvale			560 00	42 00		42 00		14		
Edgar Tel. Line	Laurel	11,000 00		11,000 00	1,950 00		800 00		390	10	800 00
Elderslie-Salem Tel. Co.	Dobbington	945 00		945 00	103 00		103 00		20	2	9 00
Eldon Union Tel. Asso.	Lornville	2,500 00		2,230 00	769 54	31 35	608 18		52	2	68 75
Elmsley S. Tel. Co.	Lombardy	3,480 00	3,250 00	4,100 00	696 50	39 00	462 00		58		
Elgin-Chaffeys Lock Tel. Co.	Chaffeys-Lock	800 00		800 00	71 15		60 00		2	1	25 00
Elizabeth Bay Tel. Co.	Elizabeth-Bay	318 00		318 00	12 50		12 50		10	1	12 50
Ellis Tel. Co.	Cannington			278 00	32 00		32 00		8		
Emo Mun. Tel. Co.	Emo		12,000 00	12,750 00	2,237 49	438 03	1,725 00		141	3	1,050 00
Enterprise Tel. Asso.	Steelton			350 00	60 00		60 00		5		
Enterprise Tel. Co.	Enterprise			1,300 00	400 00	20 00	100 00		40	1	60 00
Erie Tel. Co., Ltd.	Selkirk	26,100 00	11,350 00	92,787 90	16,660 14	1,403 90	10,400 94		1,290	15	6,800 00
Ernestown Tel. Co., Ltd.	Odessa	7,010 00	6,400 00	20,000 00	4,710 59	482 78	2,641 36		440	3	835 00
Ernst Private Line	New-Hamburg			18,000 00	3,960 00	150 00	2,100 00		247	7	1,400 00
Euphrasia Mun. Tel. System	Markdale		10,000 00	8,650 00	1,760 00		750 00		110	1	175 00
Everett Tel. Co.	Everett	1,885 00		3,216 07	433 85	92 90	402 21		43	1	187 50
Evergreen Tel. Co.	Douglas	500 00		500 00					8		
Excelsior Tel. Asso.	Woodstock			1,200 00	130 00	110 00	130 00		22		
Fallis Tel. Line	Millbrook	800 00		800 00	80 00		80 00		16	1	4 00
Falkirk Tel. Asso.	Denfield	11,000 00		16,000 00	1,400 00	100 00	1,100 00		260	4	1,260 00
Fairview Tel. Co.	Anten-Mills	500 00		500 00	35 00		35 00		8		
Fairview Tel. Asso.	Woodstock			350 00	66 75		66 75		11		
Farmers Union Tel. Co.	Richards-Landing	600 00		600 00	95 00		94 50		18	1	94 50
Fenelon Tel. Asso.	Cameron			663 00	19 00		19 00		13	1	19 00
Fenella Tel. Co., Ltd.	Fenella	2,000 00		2,000 00	210 00	9 15	185 00		60	1	95 00
Fifth Line Tel. Club	Bagnor	1,050 00		1,050 00	117 17		88 65		15		
Fingal Tel. Co., Ltd.	Fingal	5,000 00		5,000 00	3,120 50		3,583 50		238	4	821 40
Fingerboard Line	Sonya			380 00	81 42		81 42		20	1	56 50
Floss Mun. Tel. System	Elmvale		28,500 00	28,670 00	1,823 49		1,759 24		457	3	1,316 49
Fordwich Tel. Co.	Fordwich	6,630 00		6,480 00	1,518 35	43 70	1,108 46		142	2	195 50
Forest Home Tel. Co.	Orillia			1,500 00	97 00	29 00	97 48		16	1	10 24
Fort Frances Tel. Co.	Fort-Frances		23,000 00	22,062 13	5,753 46	703 77	3,526 94		202	5	2,532 84
Fort William Tel. Co.	Fort-William		390,000 00	375,665 16	57,894 70		30,004 59	2,485	15	37	17,000 00
Fourth Line Tel. Co.	Perth			135 00	48 00		48 00		5		
Fourth Line Tel. Asso.	Cobden			400 00	112 00	10 00	112 00		16	1	10 00
Fourteenth of Brant Tel. Co.	Chesley			450 00	60 60	6 10	56 20		11	1	2 50
Frasier Tel. Asso.	Woodstock			462 50	78 00		78 00		14		
Fretts & Brisco Tel. Line	Napanee			370 00	135 40		135 40		7		
Gawas & Shore Road Tel. Co.	Richards-Landing			500 00	90 00		90 00		21	1	84 00
Gillies Hill Tel. Asso.	Chesley			1,211 59	267 25		142 77		16	1	5 00
Gillies Private Line	Lions-Head			8,000 00	2,250 00	150 00	800 00		200	2	800 00
Glaister Tel. Co.	Wellesley			18,000 00	3,105 00	156 00	2,030 00		300	3	1,150 00
Glandine Central Line	Little-Britain			488 44	175 25		175 25		19	1	30 75
Glasgow Tel. System	Cannamore			30,000 00	4,300 00		1,700 00		350	2	1,500 00
Glen Eden Tel. Club	Owen-Sound			800 00	112 00		112 00		16	1	15 00
Glengarry Tel. Asso.	Alexandria	12,216 00		18,617 00	4,186 57	454 52	2,618 55		275	2	1,065 00

TABLEAU 1—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre des téléph., des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. Longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	N'bre	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Gloucester Twp. Tel. Asso.	Carlsbad-Springs			650 00					15		
Goderich Tel. Co., Ltd.	Dungannon	5,000 00	39,398 60	51,160 26	7,752 00	247 40	4,331 20		587	5	2,408 50
Goderich Twp. Mun. System	Clinton		12,645 67	12,645 67	1,841 03	69 95	1,403 63		246	4	402 00
Gordon Tel. Co	Foxey			600 00	223 50		202 93		32	1	10 00
Gore Tel. Asso.	Harrow			1,199 32	102 72		102 72		12	1	14 00
Gosfield N. Mun. Tel. System	Cottam		13,720 25	13,720 25	3,379 80	426 84	1,571 32		304	3	1,050 00
Goulais Bay Tel. Club	Goulais-River	2,849 92		2,766 74	348 15	15 35	125 15		19	2	95 75
Green Hill Tel. Co.	Markdale	500 00		500 00	209 10		70 00		17		
Greenwood Tel. Club	Sault-Ste-Marie	600 00		500 00	117 00		90 00		10	1	8 00
Grunwall Tel. Co.	Huntsville			679 83	146 65		106 15		8		
Hartman's Private Line	Clarksburg			150 00	10 00		10 00		8		
Haldimand Mun. Tel. System	Grafton			11,800 00	950 00	500 00	780 00		134	1	780 00
Halidmand Rural Tel. Co.	Cobourg	1,570 00		5,938 00	686 32	283 54	784 97		160	2	330 00
Halton Tel. Co., Ltd	Hornby	16,000 00		16,500 00	4,125 00	154 00	3,285 00		275	3	1,200 00
Haleys Station Tel. Asso.	Cobden			950 00	50 00	30 45	50 00		23	1	15 00
Haleys Station Tel. Asso., No. 2	Haleys-Station			450 00	3 65	3 65	1 50		5		
Hamilton Rural Tel. Co.	Cold-Springs	2,160 00		2,400 00	1,223 82	200 00	1,503 00		220	2	600 00
Hartley Tel. Co.	Hartley			900 00	186 61		72 30		21	1	7 00
Harrietsville Tel. Asso.	Harrietsville	10,900 00		13,293 62	7,927 93	1,847 94	6,715 39		473	13	3,636 94
Harwood Tel. Co.	Harwood	1,052 00		1,000 00	188 25	50 00	186 15		32	1	95 00
Hawley Tel. Asso.	Bath	750 00		845 00	135 00		135 00		15		
Hawthorn Hill Tel. Co.	Palmerston	880 00		8,500 00	2,289 00	157 00	1,749 00		160	2	532 58
Hay Twp. Mun. Tel. System	Zurich		21,655 74	21,655 74	8,404 80	405 15	3,698 50		500	3	2,550 00
Harvey Mun. Tel. System	Peterboro		3,264 16	3,264 16	503 00	123 00	472 90		49	2	247 50
Hazeldean Tel. Co., Ltd	Hazeldean	15,150 00		20,000 00	4,682 65	290 40	4,797 20		200	4	1,339 55
Henderson & Milling Tel. Line	Napanee			2,075 00	528 00		350 00		46	1	115 00
Henderson Private Line	Cannington			800 00	125 00		50 00		25		
Heric Tel. Line	St-Clements	2,130 00		2,130 00	550 00	70 00	195 00		47		
Herrington Tel. System	Napanee	1,200 00		1,200 00	175 00		150 00		23	1	25 00
Highland Tel. Co.	Creemore	2,500 00		3,500 00	780 00	15 00	780 00		58	1	155 00
Hinton & Jocelyn Tel. Co.	Carterton			1,000 00	111 61		60 00		15		
Hoath Head and Grey Tel. Co.	Owen-Sound	1,485 00		1,500 00		160 00	60 00		33		
Hope Lumber Co.'s Line	Dean-Lake	2,000 00									
Hopetown Tel. Asso.	Lanark	4,600 00		6,000 00	2,266 00	206 00	1,490 85		191	6	804 00
Hoover Tel. Co.	Nanticoke	150 00		150 00					3		
Horton & McNab Tel. Asso.	Braeside	2,500 00	2,500 00	2,500 00	2,256 91	535 95	2,756 91		117	5	1,400 00
Houghton & Bayham Tel. Co.	Fairground	2,400 00		2,600 00	1,396 70		1,356 60		180	3	500 00
Houghton, Bayham & Tilsonburg Tel. Asso.	Kinglake	1,695 00		2,800 00	775 00	6 00	775 00		133	4	465 00

Huntsville & Lake of Bays Tel. Co.	Port-Cunnington	4,490 00		6,132 10	1,235 15		1,235 15		52	6	580 85
Huron & Kinloss Mun. Tel. Co.	Ripley		46,778 50	47,300 00	9,056 28		3,432 95		660	5	2,695 31
Huntsville & Portage Tel. Co.	Huntsville			5,925 10	1,020 49		837 00		32	2	218 45
Indian River Tel. Co.	Pembroke			490 00	47 00		47 00		8		
Ingersoll Tel. Co., Ltd	Ingersoll	36,200 00	35,000 00	119,240 45	20,579 19	526 39	12,527 31		1,427	21	9,361 55
Ingleside Tel. Co.	Woodstock			750 00	182 49	69 53	218 86		15	1	6 50
Innerkip Tel. Co.	Innerkip	18,240 00		35,540 82	6,801 55		4,152 12		550	6	2,369 93
Innisfil Tel. Asso.	Lefroy	4,200 00		4,550 00	1,331 41	163 62	1,329 70		91	2	178 00
Islay Tel. Co.	Woodville			1,675 00	85 00		80 00		40	3	80 00
Ivy-Thornton Tel. Co., Ltd	Ivy	3,685 00	2,050 00	8,775 00	2,070 35		1,896 37		175	4	654 40
Jackson Tel. Co., Ltd	Owen-Sound	5,280 00	500 00	6,411 38	788 24	44 00	830 00		80	2	130 70
Johnson & Brandon Tel. Co.	Cannington			300 00	37 00	14 00	46 00		9		
Johnston, ligne privée	Jannetsville								40		
Johnson Mun. Tel. System	Desbarats	4,095 21	1,787 94	5,829 50	580 55		580 55		82	4	433 55
Kaladar & Northern Tel. Co.	Northbrook	1,300 00		1,300 00	245 00		135 00		15	1	75 00
Kemble-Sarawak Tel. Co., Ltd	Kemble	4,590 00		4,590 00	90 00		90 00		86	2	45 00
Kenora Tel. System	Kenora	3,950 00	14,942 92	41,215 08	11,324 00	1,443 58	5,997 68		625	7	4,172 52
Kerns Mun. Tel. System	McCool		7,847 46	7,847 46	1,102 23	50 94	1,102 11		190	4	1,102 00
Kerr Tel. Asso.	Forresters-Falls			1,300 00	438 38		428 59		40	1	150 00
Kerward Tel. Co.	Chatsworth			1,000 00	186 00		85 00		16		
King Tel. Co., Ltd	King	5,060 00	1,300 00	10,500 00	3,435 30	146 00	2,150 00		240	2	1,067 00
Kingston Road Tel. Asso.	Grafton			300 00	86 65		86 65		9		
Kitley Tel. Co., Ltd	New-Bliss	11,600 00	2,400 00	14,488 13	2,644 74	297 41	1,192 03		261	4	1,032 40
Korah Central Tel. Asso.	Sault-Ste-Marie			700 00	101 70		101 70		12	1	5 00
Koshee-Sparrow Lake Tel. Line	Sparrow-Lake			625 00	77 00		76 00		10	1	18 00
La Cloche Tel. Club	Massey-Station	1,041 13		1,041 13	311 13		129 05		17	1	78 55
Lake of Bays & Haliburton Tel. Co.	Baysville	2,270 00		2,906 63	616 20		507 94		42	4	245 00
Lake Shore Tel. System	Kincardine	1,400 00		1,400 00	146 75	1 20	137 75		37	1	20 00
Lake Simcoe Tel. Co.	Beaverton	500 00		980 00	165 00		125 50		16	1	25 00
Laird Mun. Tel. System	Bar-River		1,806 20	6,890 00	837 33		668 00		149	3	575 30
Lambton Tel. Co., Ltd	Sombra	9,750 00		14,864 80	1,928 63	186 94	1,295 94		155	4	965 75
Lambeth Tel. Co.	London	2,400 00		2,691 24	409 17	51 08	362 71		15		
Lanark & Carleton Tel. Co.	Almonte	19,150 00		22,034 43	4,410 13	180 10	4,038 27		327	5	2,114 15
Lanark & Ramsay Tel. Co.	Carleton-Place			3,000 00	236 00	70 00	235 00		40	2	35 00
Lansdowne Tel. Co., Ltd	Lansdowne	18,000 00	1,800 00	16,500 00	4,723 96		3,543 80		380	3	1,925 00
Lavant-Dalhousie Tel. Asso.	Poland	2,280 00		3,600 00	673 60	76 00	660 78		65	3	88 40
La Vallee Mun. Tel. Co.	Devlin		8,872 11	8,872 11	1,895 84	51 55	1,038 34		127	3	593 86
Lee Valley Tel. Co.	Lee-Valley			1,510 00	148 43		20 45		28	2	20 45
Leeds & Frontenac Tel. Co., Ltd	Seeley's-Bay	4,150 00	1,000 00	24,710 00	5,592 73		5,592 73		508	6	1,850 00
Leeds & Grenville Tel. Co.	North-Augusta	19,250 00	2,600 00	31,737 20	6,964 20	290 00	4,801 00		625	10	3,462 50
Leith & Annan Tel. Club	Leith	1,462 00		3,900 00	896 00	60 75	915 90		82	1	196 48
Lepasse Tel. Co.	Lepasse			80 28	6 69		6 69		12	1	6 69
Lennox Tel. Co.	Napanee	1,410 00		6,500 00	1,126 05	27 00	608 65		85	1	300 00
Lighting Tel. Asso.	Gratton	1,254 00		1,354 00	100 00		100 00		25	2	100 00
Linwood Tel. Co.	Linwood			4,600 00	794 00	144 00	319 60		82	3	242 00
Little Britain Tel. Union	Little-Britain			300 00	818 00		788 00			3	454 00
Long Lake Tel. Co.	Long-Lake			6,550 00	900 00		500 00		113	2	250 00
Lucknow & Kinloss Tel. Co.	Holyrood	1,100 00		1,100 00	100 00	40 00	40 00		14		
Lyons Private Line	Markdale			1,050 00	349 00	26 00	160 00		24		
Lyndhurst Tel. Co.	Lyndhurst	8,300 00		10,300 00	1,800 00		1,075 00		198	3	625 00

TABLEAU 1— Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Lyndock, Curholme & Walsingham Tel. Co.	Lyndock	270 00	100 00	450 00	18 00	....	15 00	....	11	1	13 00
Maberley Tel. Co.	Maberley	900 00	....	980 00	40 00	....	40 00	....	23	1	35 00
Madawaska Tel. Asso.	Burnstown	1,365 00		1,890 00	700 97	94 90	500 31	....	59	3	200 00
Maidstone Mun. Tel. System	Woodslee	....	15,074 89	25,446 13	1,800 00	60 00	1,701 71	....	366	3	750 25
Malahide & Bayham Tel. Asso.	Straffordville	7,560 00	....	8,930 00	2,637 47	28 60	2,417 95	....	418	5	771 22
Mallorytown Tel. Co.	Mallorytown	14,800 00	2,000 00	18,481 22	3,289 57	102 27	3,289 57	....	290	3	1,008 15
Manitoulin & North Shore Tel. Co.	Little-Current	13,000 00		17,000 00	2,200 00		1,200 00	....	22	5	950 00
Manitoulin Tel. Co.	Mindemoya	6,495 00	....	7,148 00	2,406 52	....	2,170 54	....	200	6	1,024 82
Manilla-Northern Tel. Co.	Oakwood	....	....	3,000 00	....	....	....	....	70	..	....
Manse-Grove Tel. Co	Lorneville	....	....	1,600 00	250 00	....	250 00	....	44	1	25 00
Maple-Grove Tel. Co	Shallow-Lake	502 00	....	700 95	187 65	....	186 90	....	17	1	5 00
Maple-Leaf Tel. Co	Oakwood	....	....	665 00	45 00	....	45 00	....	20	1	45 00
Maple-Leaf Line	Sonya	....	....	162 00	16 38	....	16 38	....	7	....	....
Maple-Shade Tel. Co.	Woodstock	....	....	200 00	63 00	....	63 00	....	8	....	....
Mariposa Tel. Union	Oakwood	....	....	700 00	900 00	....	850 00	....	170	2	700 00
Marmion Tel. Co	Marmion	663 38		663 38	....		....	....	26	....	....
Martintown Tel. Co.	Martintown	2,250 00	1,500 00	8,500 00	1,685 07	121 00	627 75	....	140	2	400 75
Mersea Tel. Co	Leamington	15,030 00	19,500 00	17,716 89	3,770,75	....	3,770 75	....	384	2	1,150 00
Marysburg Tel. Co.	Milford	8,000 00	....	8,000 00	1,200 00	50 00	700 00	....	100	2	400 00
Massey-Station Tel. Co., Ltd	Spanish-Mills	500 00	....	600 00	113 75	25 07	858 45	....	3	2	67 90
Meath Tel. Asso.	Cobden	....	....	2,270 90	221 20	....	221 20	....	36	1	5 50
Medonte Mun. Tel. System	Moonstone	....	15,000 00	18,432 38	3,670 60	....	1,852 80	....	372	4	650 00
Melancthon Tel. Asso.	Corbetton	2,700 00	....	2,750 00	125 00	....	100 00	....	43	1	25 00
Metcalfe Tel. Co.	Metcalfe	18,900 00	20,000 00	24,500 00	4,500 00	125 00	2,159 00	....	374	4	1,425 00
Millard Tel. Line	Coldwater	....	....	1,000 00	106 80	....	31 50	....	1	....	....
Mills Tel. Co	Thamesford	....	....	7,000 00	1,304 60	291 70	1,065 36	....	105	3	600 00
Minesing Tel. Asso.	Minesing	3,850 00	....	3,850 00	409 00	276 86	409 00	....	113	....	....
Mink-Lake Tel. Co	Eganville	420 00	....	450 00	85 00	....	85 00	....	14	1	10 00
Minto Tel. Co.	Harristown	3,350 00	....	6,740 00	1,364 00	101 00	782 00	....	171	1	100 00
Mississippi Tel. Co., Ltd	Lanark	2,660 00	....	4,366 00	1,095 00	72 75	605 00	....	107	4	500 00
Milling Tel. Co.	Napanee	....	....	600 00	168 00	....	110 00	....	14	1	15 00
Molesworth Tel. Co., Ltd	Wroxeter	990 00	....	3,475 00	1,119 00	100 00	450 00	....	80	....	....
Monck Municipal Tel. Co.	Beaumaris	....	4,600 00	4,977 93	355 00	143 00	409 77	....	40	3	162 00
Monk Tel. Co.	Carp	30,000 00	....	25,000 00	6,028 48	793 80	5,470 81	....	456	6	3,116 00
Monteith-Dempsey Tel. Co.	Stratford	....	....	5,300 00	1,342 00	2 25	770 00	....	87	1	200 00
Mono-Mills Tel. Asso.	Mono-Mills	9,000 00	....	9,000 00	590 00	36 40	600 00	....	138	3	600 00
Mooresburg-Desboro Tel. Asso.	Desboro	....	....	400 00	10 00	....	10 00	....	12	....	....

Mooresville Tel. Co.	Crediton			2,000 00	790 00		200 00		54		
Moore Mun. Tel. Asso.	Bridgen	13,543 00	35,865 00	46,000 00	4,200 00	450 00	4,500 00		770	7	3,150 00
Moore, ligne privée	Brooklin			1,000 00	70 00	30 00	30 00		13		
Morningstar Tel. Co.	Arkona	14,000 00		14,000 00	2,720 00	54 75	2,600 00		290	4	1,500 00
Morningtown & Wellesley Tel. Asso.	Millbank	3,980 00	12,000 00	9,125 00	1,749 74	188 59	982 02		130	4	745 15
Mount-Albert Tel. Co., Ltd.	Mount-Albert	3,640 00	4,600 00	25,683 00	6,315 05	1,419 10	5,663 64		517	7	3,004 58
Mount-Forest, Wellington & Grey Tel. Co.	Mount-Forest	6,870 00		10,832 72	3,216 33		1,029 94		164	1	201 00
Mount-Granite Tel. Club	Sault-Ste-Marie			700 00	156 63	1 25	39 46		11	1	22 00
Mount-Horeb Tel. Co.	Shallow-Lake			627 83	115 56		111 72		23		
Moscow Tel. Asso.	Moscow			2,800 00	66 80	400 00	238 00		114	1	238 00
Murray-Brighton Tel. Co.	Wooler			22,181 20	3,036 23	586 23	1,678 20		245	1	460 25
Muskoka Tel. System	Martin-Siding			3,500 00	587 50	419 90	1,000 00		60	4	800 00
Muskoka, Victoria & Haliburton Tel. Co.	Uffington	3,000 00		3,524 00	668 40	126 45	683 50		32	1	12 00
Muskoka River Tel. System	Alport			400 00	50 00		50 00		7	1	10 00
Muskrat Tel. Asso.	Cobden	570 00		390 54	184 00		184 00		19		
Mutual Tel. Asso.	Orillia			250 00	54 00		54 00		9		
MacDonald Mun. Tel. Co.	Echo-Bay		2,400 00	3,050 00	225 00		225 00		73	4	170 00
McDonald Tel. Co.	Trenton	1,740 00		1,740 00	187 50	41 25	187 50		27		
McHardy, ligne privée	Merlin			650 00	400 00	70 00	286 00		26		
McKillop, Logan & Hibbert Tel. Co.	Staffa	13,845 00	5,700 00	20,835 26	5,377 95	1,019 01	3,043 43		450	6	2,310 00
McKillop Tel. System	Seaforth		28,975 00	28,975 00	6,075 00	300 00	5,650 00		360	3	525 00
McNab Tel. Asso.	Arnprior	4,065 00		5,565 00	693 20	22 15	276 00		130	3	200 00
Nelson Tel. Co.	Milton	10,000 00	10,000 00	23,350 00	4,275 57	250 00	1,735 20		235	3	1,076 00
New-California Tel. Co.	Kingsville			2,175 00	672 00		672 00		61	1	100 00
New-Dundee Tel. Co.	New-Dundee	4,300 00		8,702 00	2,650 20		1,742 66		176	2	608 00
New-Glasgow Tel. Co.	Rodney	2,600 00		6,500 00	920 00	150 00	933 00		145	1	150 00
Niagara District Tel. Co., Ltd.	Jordan-Station	16,225 00		29,526 00	6,769 90		5,162 85		549	8	3,178 17
Nissouri Tel. Co.	Thamesford	3,695 00		5,600 00	1,856 65	317 00	1,923 60		166	4	729 00
Noble Tel. Line	Sutton-West			350 00	15 00		8 00		6		
Noisy-River Tel. Co.	Glencairn	25,998 65		38,766 97	10,566 21	283 58	5,654 53		639	2	3,456 31
Norfolk County Tel. Co.	Waterford	43,300 00	9,000 00	92,904 72	21,571 45	4,210 82	13,982 29		1,547	13	7,517 10
Norfolk & Tilsonburg Tel. Asso.	Tilsonburg	6,115 00		9,000 00	2,859 57	397 40	2,186 00		275	3	991 00
Norland Tel. Co.	Norland	230 00		366 00	27 30	18 15	17 50		27		
North-Bonnechere Tel. Asso.	Renfrew			800 00	75 00		75 00		13	1	5 60
North-Brant Tel. Asso.	Elmwood			1,600 00	41 00		35 00		43	1	20 00
North-River Tel. Co. (Mun.)	Lovering		2,241 80	2,241 80	530 50	277 31	281 27		48	1	93 00
Northcot Farmers Tel. Co.	Northcot	1,200 00		1,200 00	90 00	90 00	90 00		45	1	90 00
North-Cavan Tel. Co.	Ida	450 00		450 00					9		
North-East Clark	Orono			1,000 00	100 00		100 00		22	1	80 00
North-Easthope Mun. Tel. System	Stratford		26,313 00	27,853 85	2,465 00	274 36	2,487 51		417	5	1,900 00
North-Elderslie Tel. Asso.	Dobbington			2,500 00	95 00		95 00		34	1	10 00
North-Eastern Tel. Asso.	Haley's-Station			900 00	28 00		28 00		19	1	8 50
Normanby Tel. Asso.	Ayton			490 00	81 00	3 15	3 00		20	1	3 00
Northern Mutual Tel. Co.	Marmora			2,440 00	90 00		90 00		34	1	24 00
Northern Tel. Co.	Korah	1,125 00		1,105 16	30 00		30 00		14	1	30 00
North-Horton Tel. Co.	Renfrew	1,950 00		1,761 00	641 66	60 70	315 04		55	3	106 50
North-Huron Tel. Co., Ltd.	Wingham	20,000 00	2,455 33	26,081 75	5,983 66		4,260 44		461	1	1,049 35
North-Mutual Tel. Ligne de Cavan	Bethany			712 00	68 85		68 85		17	1	51 00
North-Renfrew Tel. Co.	Beachburg	1,680 00		1,900 00	892 25	141 65	700 00		48	2	700 00

TABLEAU 1— Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléph., des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
North-Wellington Tel. Co., Ltd	Arthur	5,892 00		8,250 00	1,741 44		1,304 69		127	4	406 80
Oak-Flats and Verona Tel. Co	Verona			800 00	11 25		11 25		17	1	3 75
Oldfields Tel. Line	Dundalk	325 00		325 00	100 00		60 00		12		
Oliver, Mun. Tel. Co	Murillo	6,821 90		9,750 00	2,148 15		927 75		98	3	750 00
Omemee Tel. Co	Omemee	1,355 00		1,978 00	577 70	29 00	379 71		48	1	67 00
Oro Tel. Co., Ltd	Oro-Station	6,575 00		11,100 00	2,336 70	109 00	2,185 80		228	4	821 90
Orono Tel. Co	Orono	7,230 00		12,000 00	796 22	196 35	917 63		285	2	820 00
Orr-Stienhoff Tel. Asso	Chesley	408 81		408 81	5 00		5 00		20		
Osceola Tel. Asso	Cobden	1,000 00		1,000 00	58 00		58 00		15	1	10 00
Osprey Mun. Tel. System	Feversham		12,500 00	12,500 00	573 30	340 00	980 00		182	2	600 00
Otonabee Mun. Tel. Asso	Keene		25,000 00	25,000 00	1,410 70	418 29	1,074 77		285	5	1,012 43
Old-Ferry Road Tel. Co	Perth	5,500 00		4,500 00	89 40	17 50	89 40		55	1	87 00
Palace-Road Tel. Asso	Napanee	2,500 00		2,150 00	444 00	2 00	255 00		37	1	45 00
Palestine Tel. Co	Woodville			1,950 00	70 00		70 00		32	2	70 00
Park-Head Tel. Co	Park-Head	800 00		800 00	90 00	39 75	96 00		21	1	18 00
Park-Hill Tel. Asso	Parkhill	13,000 00		12,500 00	1,978 72	37 00	1,546 07		184	3	850 00
Passmore-Fowler Tel. Line	North-Bay			327 20	107 00		107 00		6		
Pastime Tel. Co	Cobden			900 00	72 00		72 00		16	1	72 00
Peabody Tel. Co	Chesley			765 00	79 50	15 55	79 55		16	1	2 50
Pleasant-View Tel. Co	Owen-Sound	450 00		450 00	53 00		53 00		10		
Pleasant-Valley Tel. Co	Napanee	1,350 00		1,350 00	180 00		175 00		24		
Peerless-Central Line	Little-Britain			150 00					10		
Peerless Tel. Asso	Woodstock			175 00	46 00		46 00		6		
Pefferlaw Tel. Co	Pefferlaw			3,100 00	650 00		275 00		106	1	250 00
Pelee Is. Mun. Tel. System	Pelée-Island		6,248 12	6,853 00	1,305 16	126 08	1,305 16		104	2	885 20
Penhurst Tel. Asso	Woodstock			351 56	84 12		84 12		11		
Peoples Tel. Co., Ltd	Picton	8,750 00		9,375 00	1,123 75	555 40	1,171 50		318	4	498 16
Peoples Tel. Co. of Forest	Forest	9,455 00	4,650 00	15,800 00	5,947 09	333 25	3,124 80		475	6	2,390 50
Peoples Tel. Co., Ltd	Maynooth	13,700 00		17,570 90	3,633 50	340 82	3,553 11		175	16	1,880 00
Percy Mun. Tel. System	Warkworth		40,000 00	40,000 00	1,634 00		1,115 72		428	4	1,109 00
Perth & Christies Lake Tel. Asso	Perth	1,410 00		1,760 67	386 13	23 21	321 14		69	2	130 00
Perry Tel. System	Napanee			3,000 00	603 00		400 00		46		
Pine-Grove Tel. Asso	Orillia			525 00	70 00		70 00		12		
Pioneer Tel. Co., Ltd	Thornloe	5,083 00		6,315 38	917 53	134 06	1,004 66		90	3	613 16
Pioneer Tel. Asso	Woodstock			650 00	255 55		242 55		22		
Plum-Hallow & Eloida Tel. Co	Athens	6,000 00		20,000 00	2,000 00		1,500 00		300	3	900 00
Plummer, Aberdeen & Galbraith Tel. Co	Ophir	3,410 00		3,410 00	431 75	3 00	421 80		43	3	205 00

Plummer & Lefroy Mun. Tel. System	Bruce Mines		3,450 00	3,450 00	335 00		335 00		50	1	133 65
Pontypool Tel. Co.	Pontypool	970 00		1,090 00	202 90		153 47		37		
Port-Hope Tel. Co., Ltd.	Clarke	9,120 00		15,848 00	2,511 58		1,267 50		256	3	928 00
Port-Hoover Central Line	Sonya			675 00	97 50	3 40	92 00		20	2	64 50
Porcupine Tel. Lines, Ltd.	Cobalt	30,000 00		35,493 58	9,581 93	3,479 52	9,188 15		215	8	7,008 74
Port-Arthur Tel. Dept. (Mun.)	Port-Arthur		337,500 00	352,164 54	45,883 36	306 70	32,974 54	2,380		48	29,040 66
Port-Rowan Tel. Co.	Port-Rowan				1,419 19		1,311 97		152	1	700 00
Port-Stanley Tel. Co.	Port-Stanley	610 00		1,000 00	362 48		347 75		46	1	100 00
Princeton & Drumbo Tel. Co.	Princeton	20,000 00	11,600 00	35,750 00	7,525 62	480 00	4,921 66		591	5	2,187 96
Progressive Agricultural Tel. System	Sault-Ste-Marie			1,100 00	106 00		106 00		14	2	15 00
Queens-Line Tel. Asso. No. 1	Queens-Line			700 00	47 35	10 50	23 40		17	2	22 00
Queens-Line Tel. Asso. No. 2	Cobden			850 00	60 00	33 85	90 00		20	2	49 25
Queens-Line Tel. Asso. No. 3	Foresters-Falls				32 00		32 00		6		
Quinlan Tel. Asso.	Stratford	6,000 00		6,000 00	1,550 00		700 00		101		
Railton Tel. Line	Kingston			200 00					1		
Rainy-River Tel. Co.	Rivière La-Pluie	23,875 00		23,518 78	2,024 48	1,020 63	1,548 44		78	4	1,260 00
Ravenscliffe Tel. Co., Ltd.	Ravenscliffe	2,350 00		2,367 05	559 98		410 77		44	2	123 87
Richardson Private Line	Nipissing			1,500 00	205 00		100 00		4		
Richards-Landing Tel. Club	Richards-Landing			1,000 00	100 00		100 00		20		
Riverside Tel. Co.	Woodstock			217 80	65 85		65 85		8		
Riverdale Tel. Asso.	Napanee	590 00		590 00	164 25		140 35		15		
Rochester Mun. Tel. Asso.	Woodslee		16,050 00	16,884 00	4,039 00	85 00	2,795 80		470	7	1,955 00
Roche-Fendue Tel. Co.	Beachburg			1,262 00	121 50		121 50		17		
Robison Tel. Co.	Silverwater	835 00		835 00	93 00		92 22		30	1	23 20
Rockwood & Oustic Tel. Co.	Rockwood	4,000 00		4,200 00	918 00	56 00	668 00		77	2	171 18
Rocktown Tel. Asso.	Shelburne	1,585 95		1,585 95	476 00		282 09		34	1	10 00
Romney Tel. System	Wheatley	900 00		1,000 00	216 00		50 00		25	1	50 00
Rosedale Tel. Co.	Fenelon-Falls	800 00		800 00	30 60	40 30	62 52		18	1	54 52
Rose Tel. Co.	Rydal-Bank	1,200 00		1,460 00	140 00		120 00		14	2	50 00
Rosseau Independent Tel. Co.	Rosseau			4,500 00	1,261 00	200 00	1,400 00		77	2	960 00
Rox Tel. Co.	Cobden			890 00	125 80		125 80		17	1	15 00
Rosedale Rural Tel. Co.	Sydenham	1,160 00		1,160 00	250 00		175 00		20		
Roxborough Tel. Co.	Sandringham	6,700 00	7,850 00	13,452 35	2,368 83		1,945 00		216	4	1,050 00
Russell Tel. System	Bailieboro			2,500 00	700 00	100 00	300 00		100	2	200 00
Russell Tel. Co.	Navan	14,500 00		15,000 00	3,000 00	100 00	2,500 00		200	4	1,262 00
Renfrew & Shamrock Tel. Co.	Shamrock	1,617 50		1,552 25	162 50	6 20	33 53		17	1	15 00
Rydal-Bank Tel. Co.	Rydal-Bank	1,500 00		800 00	60 00		50 00		14	1	13 00
Saginaw Tel. Co.	Cannington			140 00	24 00		24 00		4		
Salem Tel. Asso.	Bowmanville			350 00	35 00		35 00		5		
Salkeld-Andrews Tel. Co.	Goderich	115 00		115 00					6		
Sandwich W. Tel. Asso.	Loiselleville	3,000 00	1,900 00	9,900 00	1,740 00	47 70	1,196 00		91	2	320 00
Saugeen Tel. Co.	Southampton	300 00		300 00	30 00		30 00		6		
Seventh Line Tel. Asso.	Beachburg			800 00	100 00		100 00		15	1	10 00
Scarboro Tel. Co., Ltd.	West-Hill	8,200 00		48,675 40	5,478 70		4,182 60		470	3	1,950 00
Schomberg Tel. Co., Ltd.	Schomberg	22,225 00	5,000 00	36,990 00	4,161 62		2,091 50		292	5	1,324 00
Sebright Tel. Co.	Sebright	3,850 00		3,850 00	450 00	157 00	559 90		60	2	350 00
Scotch Line & Micaville Tel. Asso.	Perth			2,000 00	650 00		550 00		56		
Second Line Drummond Tel. Asso.	Perth	1,100 00		1,100 00	121 00	11 00	35 45		22	1	29 65
Scratch & Palmer Tel. Asso.	Kingsville	200 00		200 00	50 00		50 00		7		
Selby Tel. Co.	Newburgh	2,850 00		5,500 00	1,330 00	60 00	685 00		127	1	250 00
Section Tel. Asso.	Kingsville			270 50	81 00		81 00		13		

TABLEAU 1—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Shuniah Tel. Com.	Port-Arthur		14,000 00	15,349 26	2,656 05		1,385 22		99	2	844 65
Silcote Tel. Club	Annan	2,084 33		2,084 33	179 86	15 85	185 66		31	1	14 10
Shamrock Central Line	Little-Britain			570 00	87 25		87 25		18		
Sidney Bell Tel. Asso.	Belleville	1,540 00		2,750 00	697 37	66 00	661 80		70	1	17 50
Sitzer Tel. Co.	Milton-West			200 00	405 00		400 00		9		
Slate-River, Mun., Tel. System	Slate-River-Valley			4,700 00	1,150 79		1,150 79		73	2	700 00
Snake-River Tel. Asso.	Cobden	1,785 00		1,785 00	358 29	4 70	350 76		51	3	70 20
Sonya Tel. Co.	Cresswell			640 00	110 00		110 00		24	2	54 00
South-Brant Tel. Co.	Walkerton	1,000 00		1,100 00	227 18		217 57		27	2	35 00
South-Bruce Tel. Co., Ltd.	Teeswater	24,335 00	11,600 00	19,067 00	5,970 78	56 70	5,631 65		487	3	1,342 48
South-Colchester Tel. Asso.	Harrow			385 00	86 60		85 89		11		
South-Crosby Tel. Co.	Elgin	10,106 00		16,706 25	3,850 22	158 55	1,619 42		382	4	1,501 50
South-Diagonal Tel. Co.	Owen-Sound	1,890 00		3,199 62	899 30	14 85	532 80		72	3	160 35
Southwald & Dunwich Tel. Co.	Shedden	3,920 00		3,920 00	2,011 36	149 35	1,670 00		266	4	925 00
South-Elderslie Tel. Asso.	Chesley			1,665 00	266 78		271 00		37	1	10 00
South-Gosfield Tel. Co.	Kingsville			5,711 00	2,154 00		1,605 00		166		
South-Leeds & Pittsburg Tel. Co.	Gananoque	14,480 00	2,750 00	6,000 00	4,472 56	48 00	2,400 00		228	3	1,120 91
South-Malahide Tel. Co.	Aylmer-West	13,443 00		13,443 00	6,123 85		2,576 00		794	6	2,800 00
South-Plantagenet Tel. Co., Ltd.	Riceville	3,200 00	3,000 00	5,718 90	2,184 00		1,050 00		157	7	1,000 00
South-McNaughton Tel. Asso.	Renfrew	500 00		500 00	74 10		74 10		13		
Sparta Tel. Co.	Sparta	4,968 00		5,500 00	3,385 96		3,236 86		170	3	772 00
Spey-River Tel. Asso.	Owen-Sound			150 00	54 00		54 00		9		
Springbank Tel. Co., Ltd.	Fordwich	2,070 00		3,175 00	967 82	32 95	790 28		115	2	88 30
Spring-Creek Tel. Co.	Sauble-Falls			390 00	29 00		13 00		20	1	8 00
Spring-Creek Tel. Asso.	Woodstock			260 00	111 72		110 65		9		
Sprague Tel. Co.	Mountain-View			22,000 00	4,600 00	375 00	4,000 00		450	6	2,000 00
Stormont Tel. Co.	Aultsville	1,400 00		2,400 00	373 25		261 15		43	2	180 00
St.-Johns Tel. System	London	10,000 00		10,000 00	2,900 00	80 00	2,000 00	2	258	2	1,500 00
St.-Marys Medina & Kirkton Tel. Co.	Kirkton	41,196 50		54,004 33	11,545 32	242 99	7,798 61		1,040	10	5,730 94
Stratton Tel. Co.	Stratton-Station			3,885 00	657 50	130 60	657 00		42	1	657 00
Stroud Tel. Co., Ltd.	Stroud	7,500 00		11,175 50	3,235 85	214 75	2,145 25		203	6	875 50
St.-Vincent Twp. Mun. Tel. System	Meaford		19,779 87	26,964 20	14,455 00	264 00	3,135 89		460	2	200 00
Swale, ligne privée	Wiarton			650 00	120 00		48 00		9		
Sullivan & Bentick Tel. Co.	Chesley	2,300 00		650 00	58 00		58 00		16		
Sullivan & Elderslie Tel. Co.	Chesley		825 00	825 00	64 00		64 00		14		
Sunderland Tel. Co.	Sunderland	4,250 00		5,040 00	1,481 88	118 85	1,171 19		183	3	520 00
Sunny-Valley Tel. Co.	Chatsworth			200 00	56 00		56 00		9		

Sutton & N. Gwillimbury Tel. Co.	Newmarket	2,340 00	.....	4,900 00	2,017 42	.....	1,060 04	.....	125	3	552 54
Tara-Keady Tel. Co.	Tara	1,043 50	.....	1,043 50	154 00	.....	134 00	.....	23	1	10 00
Tarbutt Mun. Tel. System	MacLennan	1,759 00	1,082 00	2,841 00	581 00	620 00	1,201 27	.....	66	3	318 00
Tarentorus Tel. Co., Ltd.	Sault-Ste-Marie	5,000 00	.....	1,100 00	400 00	.....	175 00	.....	26	1	35 00
Tay Mun. Tel. System	Victoria Harbour	5,739 24	9,500 00	11,186 84	1,350 50	240 50	1,260 20	.....	185	5	1,261 20
Temiskaming & N. Ont. Ry. Com.	Toronto	.....	97,891 90	97,891 90	2,199 82	21,535 45	14,321 22	.....	131	10	6,552 73
Temiskaming Tel. Co.	New-Liskeard	50,124 00	15,000 00	113,056 70	42,892 70	10,671 10	29,807 30	.....	1,405	43	17,531 45
Thamesville Tel. Co., Ltd	Thamesville	7,500 00	6,500 00	32,354 55	7,421 53	834 00	4,312 14	.....	510	7	2,618 35
Thedford-Arkona & E. Lambton Tel. Co.	Thedford	10,000 00	1,800 00	15,073 35	5,069 70	189 90	2,123 30	.....	280	5	1,540 00
Thompson, ligne privée	Elm-Tree	.....	.....	300 00	10 00	.....	.....	.....	3	.....	.....
Tilbury W. Mun. Tel. System	Comber	.....	63,738 43	63,738 43	3,014 32	414 47	3,014 32	.....	550	5	2,200 00
Townline & Seventh Line Tel. Co.	Beachburg	.....	.....	450 00	45 50	.....	45 50	.....	9	.....	.....
Tuckersmith Mun. Tel. System	Seaforth	.....	43,947 76	43,947 76	10,078 75	275 00	5,720 82	.....	710	4	1,435 00
Tye & Barr Tel. System	Milverton	.....	.....	13,300 00	2,061 50	.....	1,945 51	.....	207	3	650 90
Ungers Tel. Line	St-Williams	.....	.....	350 00	22 00	.....	22 00	.....	12	.....	.....
Udney Tel. Co., Ltd.	Udney	5,453 00	.....	5,453 00	340 00	.....	340 00	.....	82	1	50 00
Union Tel. Asso.	Cobden	.....	.....	600 00	200 00	200 00	226 42	.....	21	1	17 00
Union Tel. Club	Owen-Sound	.....	.....	665 00	135 90	.....	135 90	.....	19	.....	.....
Union Tel. Co., Ltd	Drayton	8,335 00	.....	17,285 00	4,323 45	248 95	3,414 90	.....	346	2	1,500 00
United Tel. Co.	Denfield	35,000 00	.....	42,046 91	6,747 95	599 85	3,857 47	.....	525	7	3,122 70
Uptergrove Tel. Co.	Uptergrove	.....	.....	728 00	108 60	.....	108 60	.....	13	.....	.....
Urban & Rural Tel. Co.	Bothwell	16,000 00	.....	25,519 87	7,932 49	371 61	3,465 53	.....	392	7	2,594 50
Upper-Admaston Tel. Co	Renfrew	.....	.....	1,038 27	25 50	12 60	25 50	.....	17	1	17 00
Valentia Central Line	Valentia	1,100 00	.....	1,675 00	200 00	.....	162 00	.....	55	1	15 00
Violet-Hill Tel. Asso.	Camilla	.....	.....	660 00	85 00	18 00	85 00	.....	14	2	17 00
Village Tel. Line	Little-Britain	.....	.....	450 00	50 00	.....	50 00	.....	15	1	50 00
Verner Tel. Co.	Verner	300 00	.....	300 00	90 00	.....	40 00	.....	9	.....	.....
Vespra Mun. Tel. Co.	Barrie	.....	9,500 00	9,500 00	2,400 00	.....	1,000 00	.....	159	2	140 00
Watt Township Mun. Tel. System	Raymond	.....	10,000 00	10,000 00	600 00	.....	600 00	.....	106	1	35 00
Wallacetown & Lake Shore Tel. Asso	Wallacetown	3,320 00	.....	3,600 00	2,653 24	130 00	2,398 00	.....	216	4	825 75
Walsingham Cen. & Pt. Rowan Tel. Co.	Port-Rowan	.....	.....	800 00	65 00	.....	65 00	.....	26	1	65 00
Waterloo Mun. Tel. System	Preston	.....	18,360 00	21,236 71	1,744 00	.....	1,718 57	.....	331	7	1,210 00
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	48,325 00	12,000 00	31,060 94	14,082 29	690 02	6,929 72	.....	1,049	13	5,650 00
West-Garafraxa Tel. Co.	Belwood	2,053 80	.....	3,754 47	593 00	.....	593 00	.....	70	1	277 36
Westmeath Tel. Asso	Beachburg	.....	.....	1,700 00	180 00	.....	180 00	.....	35	1	35 00
Westmeath & Beachburg Tel. Co.	Beachburg	.....	.....	2,104 70	249 42	7 00	242 10	.....	50	1	20 00
West-Williams Tel. Asso.	Strathroy	6,669 41	1,059 00	7,728 41	2,599 59	18 90	2,513 58	.....	144	5	564 42
Westport Tel. Co	Westport	8,522 75	.....	16,960 00	2,555 30	23 95	2,555 30	.....	290	3	870 45
Wheatley Tel. Co.	Wheatley	13,933 50	.....	17,935 25	3,427 24	47 34	2,435 66	.....	324	5	1,726 00
Widdifield Mun. Tel. System	North-Bay	.....	3,600 00	3,865 00	401 70	.....	401 70	.....	39	1	117 44
White's Tel. Line	Leamington	365 00	.....	365 00	60 00	.....	.....	.....	12	.....	.....
Wilberforce Tel. Co	Eganville	.....	.....	1,200 00	115 00	.....	115 00	.....	22	.....	.....
Wiarton & Lake Charles Tel. Co.	North-Keppel	2,500 00	.....	3,000 00	300 00	30 00	250 00	.....	43	1	75 00
Wightman Tel. System	Clifford	.....	.....	14,000 00	2,500 00	20 00	1,700 00	.....	230	5	1,100 00
Windham Tel. Co	Delhi	1,600 00	.....	1,750 00	390 00	5 00	200 00	.....	27	.....	.....
Wilson, ligne privée	Milton	.....	.....	150 00	40 00	36 00	40 00	.....	6	.....	.....
Woodbridge & Vaughan Tel. Co.	Maple	10,000 00	.....	33,263 27	8,729 95	300 85	8,216 50	.....	585	10	3,991 95
Woodford Tel. Club	Woodford	.....	.....	2,117 00	240 00	.....	240 00	.....	28	1	20 00
Woodville-Glen Tel. Co.	Woodville	.....	.....	1,143 95	111 35	.....	111 35	.....	27	2	16 35

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., du nombre de téléph., des employés, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nbre.	Montant.
Ontario—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Wolford Tel. Co.	Easton's Corners	3,710 00	600 00	4,550 00	340 00	40 00	370 00	....	79	3	300 00
Wolftown Tel. Asso.	Cobden	720 00	....	963 00	260 50	13 30	185 00	....	20	1	30 00
Wroxeter Tel. Co., Ltd.	Wroxeter	19,980 75	....	14,600 00	2,962 59	112 93	1,679 38	....	310	2	1,172 40
Yarker Tel. Co.	Moscow	....	....	2,400 00	120 00	....	120 00	....	60	1	120 00
Yarmouth Tel. Co., Ltd.	New Sarum	2,670 00	....	3,028 76	1,228 06	....	1,066 70	....	85	4	359 10
Zion Line Tel. Asso.	Cobden	735 00	....	530 00	306 56	....	278 22	....	21	......	....
Zorra Tel. Asso.	Embro	3,620 00	....	6,900 00	2,481 52	....	1,692 64	....	142	2	1,061 47
Total	....	2,179,729 38	2,278,837 19	5,790,178 21	1,036,113 92	97,912 95	723,386 61	149,854	123,643	7,383	3,739,602 74

TABLEAU 2— Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines. Galvanisé. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaines. Fil de cuivre. Souterrain.	Urbaines. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurales. Galvanisé. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Aérien.	Rurales. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurales. Fil de cuivre. Sous-marin.
Ontario.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
"A" Line Tel. Co	Harmony						13 50				
Aberdeen-Plummer Centre Tel. Co	Plummer						42 50				
Admaston Tel. Asso	Admaston-Station						13 00				
Addison Tel. Co	Addison						101 00				
Algonquin Park Tel. Line	Toronto						61 00				
Aldborough Tel. Asso	Rodney						192 00				
Alba Tel. Asso	Pembroke						160 00				
Allenford Tel. Co	Allenford	2 00					118 00				
Algoma-Eastern Ry. Co	Sault-Ste-Marie							186 00			2 50
Algoma-Central & H.B. Ry. Co	Sault-Ste-Marie						195 60	604 50			
Ahmic Tel. Co	Ahmic-Harbour						199 00				
Alice Tel. Co	Pembroke						20 00				
Alnwick Tel. Co., Ltd	Roseneath	1 00					44 00				
Amable Tel. System	Hepworth						11 00				
Amaranth Tel. Asso	Grand-Valley						40 00				
Ansonia & Thessalon Tel. Co	Bruce-Mines						31 00				
Apsely Tel. Co	Apsley						42 00				
Ardtrea Tel. Asso	Orillia						61 00				
Armstrong Tel. Co	Earlton						10 00				
Arran No. 1 Tel. Co	Tara						68 00				
Ashgrove Tel. System	Georgetown						3 00				
Ayr Tel. Co	Ayr						172 00				
Ayton Tel. Asso	Ayton						8 00				
*Bell Tel. Co., Ltd	Montreal			129,155 00	294,388 00	503 00	125,532 00				
"B" Tel. Line	Richards-Landing						3 00				
Back Line Tel. Co	Melancthon						8 50				
Balaclava Tel. Club	Balaclava						43 00				
Balderson Tel. Asso	Balderson						45 00				
Balsam-Hill Tel. Co	Renfrew						14 00				
Barrie-Angus Tel. Line	Angus						57 00				
Barrie Is. Tel. Co	Barrie-Island						25 00				
Barrett Tel. Asso	Port-Rowan						2 00				
Barton & Binbrook Tel. Co., Ltd	Hamilton						262 00				

*Ces chiffres ne concernent qu'Ontario seulement.

TABLEAU 2 —Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Beaver Line	Woodville						5 00				
Beaver Valley Tel. System	Fairmount						400 00	75 00			
Beatty Tel. Co	Garden Hill						90 00				
Beckwith & Montague Tel. Co	Franktown						65 00				
Beeton Tel. Co	Beeton						800 00				
Belmont Tel. System	Havelock						26 00				
Belmont Tel. Co	Belmont						181 00				
Bellrock & Verona Tel. Co	Verona						7 00				
Bethany Tel. Co	Bethany						115 00				
Bethel Tel. Asso	Dundalk						7 50				
Bethesda Tel. Co	Bowmanville						6 00				
Bethesda & Stouffville Tel. Co	Stouffville	100 00		100 00			285 00		50 00		
Blanchard, ligne privé	Cannington						20 00				
Blenheim & S. Kent Tel. Co., Ltd	Blenheim	40 00	42 00				608 00				
Blind Line	Woodford						7 00				
Blyth Mun. Tel. Co	Blyth	7 00	1 00	117 00			601 00	9 00			
Bobcaygeon Tel. Co	Bobcaygeon						40 00				
Bolton Tel. Co., Ltd	Bolton			90 00			720 00				
Bond Corners Tel. System	Woodstock						2 50				
Bond Tel. Co	Chesley						13 50				
Bonsfield, ligne privée	Milton						1 50				
Bowesville Tel. Asso	Bowesville						28 00				
Bowman Tel. System	Elmwood						86 00				
Bracebridge and Muskoka Lakes Tel. Co.	Bracebridge						250 00				
Bradden Tel. Asso	Latta						258 00	19 00			
Brigham Tel. Line	Hanover						100 00				
Brighton Mun. Tel. System	Brighton						256 00				
Bromley Line Tel. Asso.	Bromley Line						30 00				
Bromley Tel. Asso	Cobden						36 00				
Brookdale Tel. Co	Napanee						16 00				
Brooke Mun. Tel. System	Inwood	7 00		3 00			813 00				
Brougham and Grattan Tel. Co., Ltd	Hyndford						18 00				
Bruce Mun. Tel. System	Tiverton		210 00	310 00			580 00	20 00			
Brussels Morris and Grey Mun. Tel. Co	Brussels	57 00		2 00			430 00				
Burgessville Tel. Co	Woodstock						606 00				

Burnt-River Tel. Co.	Burnt-River						100 00				
Byron Tel. Co., Ltd	Delaware						298 00				
Cavan Tel. Co., Ltd	Cavan						24 00				
Carp-River Tel. Club	Sault-Ste-Marie						20 00				
Calabogie and Renfrew Tel. Asso.	Ashdad	50 00					60 00				
Cambray Tel. Union	Cambray			0 50			12 00				
Camden Tel. Co.	Newburgh						100 00				
Caradoc-Ekfrid Tel. Co., Ltd	Melbourne	4 50		0 25			600 00				
Cameron Tel. Union	Cameron						59 00				
Canadian-Machine Tel., Co., Ltd	Toronto	25 00	38 00	1,427 00	2,000 00		325 00	370 00	291 00		
Cannon Tel. Line	Sharbot-Lake						25 00				
Carlsruhe Tel. Co.	Carlsruhe						9 00				
Carholme and Walsingham Tel. Co.	Silver-Hill						6 00				
Central-Dufferin Tel. Asso., Ltd	Shelburne						20 00				
Clavering Tel. Co.	Clavering						9 00				
Central Tel. Line	Richards-Landing						12 00				
Centre-Road Tel. Club	Annan						53 25				
Centre-Thorah Tel. Asso.	Beaverton						8 00				
Chamberlain, ligne privée	Wheatley						218 00				
Champlain-Point Tel. Asso.	Orillia						1 00				
Chatsworth Tel. Co.	Chatsworth						119 00				
Chelmsford Tel. Co.	Chelmsford	17 00					22 00	14 00			
Chinquacousy Mun. Tel. Asso.	Cheltenham						120 00				
Chippewa-Hill Tel. Club	Southampton						27 50				
Cochrane Tel. Co.	Cobalt			112 00			36 00				
Coe-Hill Tel. Co.	Coe-Hill						84 00				
Colborne Mun. Tel. System	Goderich						160 00				
Colchester N. Tel. System	Essex						237 00				
Coldstream Tel. Asso.	Coldstream	6 00		18 00			121 00				
Coldwater Tel. System	Coldwater			65 00			6 00	5 00			
Conn Tel. Co., Ltd	Conn						150 00				
Consolidated Tel. Co.	Caledon						363 00				
Cordova-Mines Tel. Co.	Cordova-Mines						5 00				
Coulson-Jarratt Tel. Asso	Jarratt						94 00				
Cramahe Tel. System	Castleton						125 00				
Crediton Tel. System	Crediton						358 00				
Crews Tel. Co.	Trenton						7 50				
Crown-Hill Tel. Co.	Barrie	24 00					81 00				
Connaught Tel. Co.	Cobden						9 50				
Dawn Mun. Tel. System	Dresden						380 00				
Delphi Tel. Asso	Camperdown						5 00				
Derby Tel. Asso	Owen-Sound						46 00				
Dereham Tel. Co.	Brownsville						132 00		1 00		
Desboro Tel. System	Desboro						140 00				
Dingwall Tel. Asso	Woodstock						6 50				
Desmond Tel. Co., Ltd	Moscow						13 00				
Doane Tel. Co.	Newmarket						9 00				
Dora-Bay Tel. Co., Ltd	Golden Lake						21 00				
Dover Mun. Tel. System	Bear-Line						456 00				
Dresden Tel. System	Dresden						498 00				
Drummond and Elmsley Tel. Co.	Perth						10 00				

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Drummond-Centre Tel. Asso	Perth						126 00				
Dunville-Consolidated Tel. Co	Dunville			269 00			572 00				
Dunsford Tel. Asso	Dunsford						130 00				
Dunwich and Dutton Tel. Asso	Dutton	20 00					165 00				
E. Darlington Tel. Co	Bowmanville						3 00				
E. Grey Tel. Co	Markdale						40 00				
E. Luther Tel. Co	Grand-Valley	8 00					76 00				
E. Middlesex Tel. Co., Ltd	Thorndale	8 00		31 00			175 00				
E. Woodville Tel. Asso	Woodville						8 25				
Eden Tel. Co	Woodville						18 00				
Edenvale Tel. Co	Edenvale						6 50				
Edgar Tel. Line	Laurel						150 00				
Elderslie-Salem Tel. Asso	Dobbington						22 00				
Eldon-Union Tel. Asso	Lorneville						34 00				
Elmsley S. Tel. Co	Lombardy						65 00				
Elgin-Chaffeys Lock Tel. Co	Chaffey's-Lock						6 50				
Elizabeth-Bay Tel. Co	Elizabeth-Bay						8 00	1 00			
Ellis Tel. Co	Cannington						4 50				
Emo Mun. Tel. Co	Emo						250 00				
Enterprise Tel. Asso	Steelton						2 50				
Enterprise Tel. Co	Enterprise	1 00					6 00				
Erie Tel. Co., Ltd	Selkirk	82 00		172 00			950 00				
Ernestown Tel. Co., Ltd	Odessa						400 00				
Ernst, ligne privée	New-Hamburg						280 00				
Euphrasia Mun. Tel. System	Markdale						82 00				
Everett Tel. Co	Everett						42 00				
Evergreen Tel. Co	Douglas						8 00				
Excelsior Tel. Asso	Woodstock						5 00				
Fallis Tel. Line	Millbrooke						12 00				
Falkirk Tel. Asso	Denfield						120 00				
Fairview Tel. Co	Antin-Mills						5 00				
Fairview Tel. Asso	Woodstock						4 50				
Farmers-Union Tel. Co	Richards-Landing						12 00				
Fenelon Tel. Asso	Cameron						8 50				
Fenella Tel. Co., Ltd	Fenella						35 00				

Fifth Line Tel. Club	Bagnor						26 00				
Fingal Tel. Co., Ltd	Fingal						80 00				
Fingerboard Line	Sonya						9 00				
Floss Mun. Tel. System	Elmvale						305 00	18 00	94 00		
Fordwich Tel. Co	Fordwich						124 00				
Forest Home Tel. Co	Orillia						13 00				
Fort-Frances Tel. Co	Fort-Frances		151 50	241 00			19 00				
Fort-William Tel. Co	Fort-William	518 00	10,595 50	9 17	37 50	1 00	90 00				
Fourth Line Tel. Co	Perth						1 50				
Fourth Line Tel. Asso	Cobden						8 00				
Fourteenth of Brant Tel. Co	Chesley						4 50				
Frasier Tel. Asso	Woodstock						6 00				
Fretts & Brisco Tel. Line	Napanee						20 00				
Gawas & Shore Road Tel. Co	Richards-Landing						21 00				
Gillis Hill Tel. Asso	Chesley						6 50				
Gillis, ligne privée	Lions-Head						175 00				
Glaister Tel. Co	Wellesley						250 00				
Glandine Central Line	Little-Britain						14 00				
Glasgow Tel. System	Cannamore						600 00	68 00			
Glen Eden Tel. Club	Owen-Sound						10 00				
Glengarry Tel. Asso	Alexandria						200 00				
Gloucester Twp. Tel. Asso	Carlsbad-Springs						9 00				
Goderich Tel. Co., Ltd	Dungannon						896 00		20 00		
Goderich Twp. Mun. System	Clinton						259 00				
Gordon Tel. Co	Foxey						16 00				
Gore Tel. Asso	Harrow						1 50				
Gosfield N. Mun. Tel. System	Cottam						130 00			1 00	
Goulais-Bay Tel. Club	Goulais-River						55 00				
Green-Hill Tel. Co	Markdale						4 00				
Greenwood Tel. Club	Sault-Ste-Marie						7 00				
Grunwall Tel. Co	Huntsville						10 50				
Hartman's, ligne privée	Clarksburg						0 50				
Haldimand Mun. Tel. System	Grafton						85 00	0 50	12 00		
Haldimand Rural Tel. Co	Grafton						117 00				
Halton Tel. Co., Ltd	Hornby						385 00				
Haley's-Station Tel. Asso	Cobden						10 00				
Haleys-Station Tel. Asso. No. 2	Haleys-Station						10 00				
Hamilton Rural Tel. Co	Cold-Springs						200 00				
Hartley Tel. Co	Hartley						24 00				
Harrietsville Tel. Asso	Harrietsville						456 00				
Harwood Tel. Co	Harwood						10 00				
Hawley Tel. Asso	Bath						14 00				
Hawthorn Hill Tel. Co	Palmerston						212 00				
Hay Twp. Mun. Tel. System	Zurich						165 00	5 00			
Harvey Mun. Tel. System	Peterboro						30 00				
Hazeldean Tel. Co., Ltd	Hazeldean						85 00				
Henderson & Milling Tel. Line	Napanee						48 00				
Henderson, ligne privée	Cannington						17 00				
Heric Tel. Line	St-Clements						19 00				
Herrington Tel. System	Napanee						16 00				
Highland Tel. Co	Creemore						74 00				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Hinton & Jocelyn Tel. Co	Carterton						10 00				
Hoath-Head & Grey Tel. Co	Owen-Sound						20 00				
Hope-Lumber Co's Line	Dean-Lake						6 00				
Hopetown Tel. Asso	Lanark						160 00				
Hoover Tel. Co	Nanticoke						9 00				
Horton & McNab Tel. Asso	Braeside						142 00				1 00
Houghton & Bayham Tel. Co	Fairground						135 00				
Houghton, Bayham & Tilsonburg Tel. Asso	Kinglake						90 00				
Huntsville & Lake of Bays Tel. Co	Port-Cunnington						128 00				
Huron & Kinloss Mun. Tel. Co	Ripley						814 00		35 00		
Huntsville & Portage Tel. Co	Huntsville						60 00				10 00
Indian-River Tel. Co	Pembroke						8 00				
Ingersoll Tel. Co., Ltd	Ingersoll	233 00	2 00	312 00	57 00		2,760 00				
Ingleside Tel. Co	Woodstock						8 50				
Innerkip Tel. Co	Innerkip						500 00				
Innisfil Tel. Asso	Lefroy						97 00				
Isly Tel. Co	Woodville						21 00				
Ivy-Thornton Tel. Co., Ltd	Ivy						156 00	10 00			
Jackson Tel. Co., Ltd	Owen-Sound						95 00				
Johnson & Brandon Tel. Co	Cannington	1 00					9 00				
Johnston, ligne privée	Jannetsville						30 00				
Johnson Mun. Tel. System	Desbarats						38 00				
Kaladar & Northern Tel. C.o	Northbrook						32 00				
Kemble-Sarawak Tel. Co., Ltd	Kemble						98 00				
Kenora Tel. System	Kenora	740 00		350 00							
Kerns Municipal Tel. System	McCool						160 00				
Kerr Tel. Asso	Foresters-Falls						5 00				
Kerward Tel. Co	Chatsworth						11 00				
King Tel. Co., Ltd	King	13 00		25 00			187 00				
Kingston-Road Tel. Asso	Grafton	2 00					9 00				
Kitley Tel. Co., Ltd	New-Bliss			1 00			264 50				
Korah-Central Tel. Asso	Sault-Ste-Marie						12 00				
Koshee-Sparrow-Lake Tel. Line	Sparrow-Lake						9 00				
La Cloche Tel. Club	Massey-Station						13 50				

Lake of Bays & Haliburton Tel. Co.	Baysville						95 00				
Lake-Shore Tel. System	Kincardine	36 00	2 00								
Lake-Simcoe Tel. Co.	Beaverton						15 00				
Laird Mun. Tel. System	Bar-River						90 00				
Lambton Tel. Co., Ltd	Sombra	11 00					151 00				
Lambeth Tel. Co.	London						14 00				
Lanark & Carleton Tel. Co.	Almonte						443 00				
Lanark & Ramsay Tel. Co.	Carleton-Place						60 00				
Lansdowne Tel. Co., Ltd	Lansdowne						400 00		6 00		
Lavant-Dalhousie Tel. Asso.	Poland						115 00				
La-Vallée Mun. Tel. Co.	Devlin						99 50				
Lee-Valley Tel. Co.	Lee-Valley						20 00				
Leeds & Frontenac Tel. Co., Ltd	Seeley's-Bay						430 00				
Leeds & Grenville Tel. Co.	North-Augusta	10 00	25 00				515 00				
Leith & Annan Tel. Club	Leith						50 00				
Lepasse Tel. Co.	Lepasse						9 00				
Lennox Tel. Co.	Napanee						135 00				
Lighting Tel. Asso.	Gratton						16 00				
Linwood Tel. Co.	Linwood						40 00				
Little-Britain Tel. Union	Little-Britain										
Long-Lake Tel. Co.	Long-Lake						157 00				
Lucknow & Kinloss Tel. Co.	Holyrood						11 00				
Lyons, ligne privée	Markdale						24 00				
Lyndhurst Tel. Co.	Lyndhurst						79 00		0 25		
Lyndock-Curholme & Walsingham Tel. Co.	Lyndock						6 00				
Maberly Tel. Co.	Maberly						8 00				
Madawaska Tel. Asso.	Burnstown						27 00				
Maidstone Mun. Tel. System	Woodslee						250 00				
Malahide & Bayham Tel. Asso.	Srafford ville						205 00				
Mallorytown Tel. Co.	Mallorytown						300 00		2 57	1 25	0 50
Manitoulin & N. Shore Tel. Co.	Little-Current						175 00				3 50
Manitoulin Tel. Co.	Mindemoya						200 00				
Manilla-Northern Tel. Co	Oakwood						48 00				
Manse-Grove Tel. Co.	Lorneville						21 00				
Maple-Grove Tel. Co.	Shallow-Lake						13 50				
Maple-Leaf Tel. Co.	Oakwood						10 00				
Maple-Leaf Line	Sonya						4 00				
Maple-Shade Tel. Co.	Woodstock						4 50				
Mariposa Tel. Union	Oakwood						120 00				
Marmion Tel. Co.	Marmion						16 00				
Martintown Tel. Co.	Martintown						91 50		1 00		
Mersea Tel. Co.	Leamington						282 00				
Marysburg Tel. Co.	Milford						140 00	10 00			
Massey-Station Tel. Co., Ltd	Spanish-Mills						8 00				0 50
Meath Tel. Asso.	Cobden						42 00				
Medonte Mun. Tel. System	Moonstone	2 00					496 00				
Melancthon Tel. Asso.	Corbetton						56 00				
Metcalfe Tel. Co.	Metcalfe						225 00				
Millard Tel. Line	Coldwater						20 00				
Mills Tel. Co.	Thamesford						60 00				

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Minesing Tel. Asso.	Minesing						85 50				
Mink-Lake Tel. Co.	Eganville						16 50				
Minto Tel. Co.	Harristown						178 00	4 00			
Mississippi Tel. Co., Ltd.	Lanark						105 00				
Milling Tel. Co.	Napannee						16 00				
Molesworth Tel. Co.	Wroxeter						45 00				
Monck-Mun. Tel. Co.	Beaumaris						52 00				
Monk Tel. Co.	Carp						900 00		17 00		
Monteith-Dempsey Tel. Co.	Stratford						74 00	2 00			
Mono Mills Tel. Asso.	Mono-Mills						100 00				
Mooreburg-Desboro Tel. Asso.	Desboro						24 00				
Mooresville Tel. Co.	Crediton						40 00				
Moore Mun. Tel. Asso.	Brigden	25 00		13 00		1 00	335 00				
Moore, ligne privée	Brooklin						22 00				
Morningstar Tel. Co.	Arkona						178 00	2 00			
Montrose-Central Line	Little-Britain										
Moringtown & Wellesley Tel. Asso.	Millbank						164 00				
Mount-Albert Tel. Co., Ltd.	Mount-Albert						532 00				
Mount-Forest, Wellington & Grey Tel. Co.	Mount-Forest						145 50				
Mount-Granite Tel. Club	Sault-Ste-Marie						6 50				
Mount-Horeb Tel. Co.	Shallow-Lake						9 00				
Moscow Tel. Asso.	Moscow						55 00				
Murray-Brighton Tel. Co.	Wooler						371 00		1 00		
Muskoka Tel. System	Martin-Siding						85 00				
Muskoka-Victoria & Haliburton Tel. Co.	Uffington						23 00				
Muskoka-River Tel. System	Alport						4 00				
Muskrat Tel. Asso.	Cobden						8 00				
Mutual Tel. Asso.	Orillia						1 00				
MacDonald Tel. Co.	Echo-Bay						30 00				
McDonald Tel. Co.	Trenton						19 00				
McHardy, ligne privée	Merlin						13 50				
McKillop, Logan & Hibbert Tel. Co.	Staffa	5 00					260 00				
McKillop Tel. System	Seaforth						172 50		62 50		
McNab Tel. Asso.	Arnprior						140 00				

Nelson Tel. Co	Milton						275 00				
New-California Tel. Co	Kingsville						60 00				
New-Dundee Tel. Co	New-Dundee						249 00				
New-Glasgow Tel. Co	Rodney						164 00				
Niagara District Tel. Co., Ltd	Jordan-Station	3 50		0 50			326 50				
Nissouri Tel. Co	Thamesford						78 00				
Noble Tel. Line	Sutton-West						6 00				
Noisy-River Tel. Co	Glencairn						824 00				
Norfolk-County Tel. Co	Waterford	50 00		169 00			1,568 00	223 00			
Norfolk & Tilsonburg Tel. Asso	Tillsonburg						141 00				
Norland Tel. Co	Norland						15 00				
North-Bonnechère Tel. Asso	Renfrew						8 00				
North-Brant Tel. Asso	Elmwood						16 00				
North-River Tel. Co. (Mun.)	Lovering						20 00				
Northcot Farmers Tel. Co	Northcot						16 00				
North-Cavan Tel. Co	Ida						6 00				
North-East Clark Tel. Co	Orono						18 00				
North-Easthope Mun. Tel. System	Stratford						572 00		50 00		
North-Elderslie Tel. Asso	Dobbinton						44 00				
North-Eastern Tel. Asso	Haley's-Station						8 00				
Normanby Tel. Asso	Ayton						8 00				
Northern Mutual Tel. Co	Marmora						10 00				
Northern Tel. Co	Korah						14 00				
North-Horton Tel. Co	Renfrew						48 00				
North-Huron Tel. Co., Ltd	Wingham						270 50	0 50			
North-Mutual Tel. Line of Cavan	Bethany						16 00				
North-Renfrew Tel. Co	Beachburg	21 00		14 00			13 00				
North-Wellington Tel. Co., Ltd	Arthur						85 00				
Oak-Flats & Verona Tel. Co	Verona						18 00				
Oldfield Tel. Line	Dundalk						3 50				
Oliver Mun. Tel. Co	Murillo						150 00				
Omemee Tel. Co	Omemee						50 00				
Oro Tel. Co., Ltd	Oro-Station						101 00				
Orono Tel. Co	Orono						300 00		25 00		
Orr-Stienhoff Tel. Asso	Chesley						13 00				
Osceola Tel. Asso	Cobden						16 00				
Osprey Mun. Tel. System	Feversham						65 00				
Otonabee Mun. Tel. Asso	Keene						252 00	8 00	8 00		
Old-Ferry-Road Tel. Co	Perth						82 00				
Palace-Road Tel. Asso	Napanee						17 00				
Palestine Tel. Co	Woodville						50 00	1 00			
Park-Head Tel. Co	Park-Head						16 00				
Park-Hill Tel. Asso	Parkhill						92 25				
Passmore-Fowler Tel. Line	North-Bay						2 50				
Pastime Tel. Co	Cobden						11 00				
Peabody Tel. Co	Chesley						22 00				
Pleasant View Tel. Co	Owen-Sound						16 00				
Pleasant Valley Tel. Co	Napanee						15 00				
Peerless Central Line	Little-Britain						3 00				
Peerless Tel. Asso	Woodstock						2 00				
Pefferlaw Tel. Co	Pefferlaw						1 00				

TABLEAU 2—Etat du matériel des fils—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Pelee Is. Mun. Tel. System	Pelee-Island						101 00		0 60		
Penhurst Tel. Asso	Woodstock						2 00				
Peoples Tel. Co., Ltd	Picton						148 00	21 00			
Peoples Tel. Co. of Forest	Forest			22 00			474 00				
Peoples Tel. Co., Ltd	Maynooth	20 00		4 75			365 00				
Percy Mun. Tel. System	Warkworth						125 00				
Perth & Christie's-Lake Tel. Asso	Perth						60 00				
Perry Tel. System	Napanee						56 00				
Pine-Grove Tel. Asso	Orillia						4 00				
Pioneer Tel. Co., Ltd	Thornloe						112 00				
Pioneer Tel. Asso	Woodstock						12 00				
Plum-Hollow & Eloida Tel. Co	Athens						100 00				
Plummer, Aberdeen & Galbraith Tel. Co	Ophir						80 00				
Plummer & Lefroy Mun. Tel. System	Bruce-Mines						32 00				
Pontypool Tel. Co	Pontypool						12 00				
Port-Hope Tel. Co., Ltd	Clarke						343 00				
Port-Hoover Central Line	Sonya						9 50				
Porcupine Tel. Lines Ltd	Cobalt	39 00	18 00	168 00			120 00				
Port-Arthur Tel. Dept. (Mun.)	Port-Arthur	260 00	50 00	4,200 00	3,200 00						
Port-Rowan Tel. Co	Port-Rowan	6 00					32 00				
Port-Stanley Tel. Co	Port-Stanley	5 00	0 25				20 00	0 50			
Princeton & Drumbo Tel. Co	Princeton						332 00		100 00		
Progressive Agricultural Tel. System	Sault-Ste-Marie						14 00				
Queens Line Tel. Asso., No. 1	Queens-Line						8 50				
Queens Line Tel. Asso., No. 2	Cobden						6 00	7 00			
Queens Line Tel. Asso., No. 3	Forrester-Falls						4 00				
Quinlan Tel. Asso	Stratford						50 00				
Railton Tel. Line	Kingston						3 00				
Rainy-River Tel. Co	Rivière-La-Pluie	172 00		1 00							
Ravenscliffe Tel. Co., Ltd	Ravenscliffe						44 50				
Richardson, ligne privée	Nipissing						20 00				
Richards-Landing Tel. Club	Richards-Landing						2 00				
Riverside Tel. Co	Woodstock	3 00					6 25				
Riverdale Tel. Asso	Napanee						5 00				
Rochester-Mun. Tel. Asso	Woodslee						200 00				

Roch Fendue Tel. Co.	Beachburg						8 00				
Robison Tel. Co.	Silverwater						14 00				
Rockwood & Oustic Tel. Co.	Rockwood						40 00				
Rocktown Tel. Asso.	Shelburne						42 00				
Romney Tel. System	Wheatley						25 00				
Rosedale Tel. Co.	Fenelon-Falls						14 00				
Rose Tel. Co.	Rydal-Bank						32 00				
Rosseau-Independent Tel. Co.	Rosseau	20 00					25 00				
Rox Tel. Co.	Cobden						7 00				
Rosedale Rural Tel. Co.	Sydenham						6 50				
Roxborough Tel. Co.	Sandringham						70 00		10 00		
Russell Tel. System	Bailieboro						60 00				
Russell Tel. Co.	Navan						89 00	0 50	1 00		
Renfrew & Shamrock Tel. Co.	Shamrock	1 00					31 00				
Rydal Bank Tel. Co.	Rydal-Bank						11 00				
Saginaw Tel. Co.	Cannington						2 00				
Salem Tel. Asso.	Bowmanville						7 00				
Salkeld-Andrews Tel. Co.	Goderich						2 50				
Sandwich W. Tel. Asso.	Loiselleville						150 00				
Saugeen Tel. Co.	Southampton						8 00				
Seventh Line Tel. Asso.	Beachburg						7 00				
Scarboro Tel. Co., Ltd.	West-Hill						500 00				
Schomberg Tel. Co., Ltd.	Schomberg						312 00		26 00		
Sebright Tel. Co.	Sebright						86 00				
Scotch Line & Micaville Tel. Asso.	Perth						40 00				
Second Line Drummond Tel. Asso.	Perth						16 00				
Scratch & Palmer Tel. Asso.	Kingsville						3 00				
Selby Tel. Co.	Newburgh						88 00				
Section Tel. Asso.	Kingsville						4 00				
Shuniah Tel. Com.	Port-Arthur						224 00	0 25			
Silcote Tel. Club.	Annan						36 00				
Shamrock Central Line	Little-Britain	0 50					7 00				
Sidney Bell Tel. Asso.	Belleville						28 00				
Sitzer Tel. Co.	Milton-West						2 50				
Slate-River Tel. System	Slate-River						58 75				
Snake-River Tel. Asso.	Cobden						43 00				
Sonya Tel. Co.	Cresswell						9 00				
South-Brant Tel. Co.	Walkerton						9 00				
South-Bruce Tel. Co., Ltd.	Teeswater						293 00				
South-Colchester Tel. Asso.	Harrow						6 00				
South-Crosby Tel. Co.	Elgin	5 00		6 50			308 00				
South-Diagonal Tel. Co.	Owen-Sound						78 00				
Southwald & Dunwich Tel. Co.	Shedden	5 00					123 00				
South-Elderslie Tel. Asso.	Chesley						18 00	0 50			
South-Gosfield Tel. Co.	Kingsville						122 00				
South-Leeds & Pittsburg Tel. Co.	Gananoque						70 00				
South-Malahide Tel. Co.	Aylmer-West						600 00				
South-Plantagenet Tel. Co., Ltd.	Riceville						204 00				
South-McNaughton Tel. Asso.	Renfrew						16 00				
Sparta Tel. Co.	Sparta						140 00				
Spey-River Tel. Asso.	Owen-Sound						2 25				

TABLEAU 2—Etat du matériel en fils—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Fin.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Springbank Tel. Co., Ltd	Fordwich						160 00				
Spring-Creek Tel. Asso	Woodstock	1 00					2 00				
Sprague Tel. Co	Mountain-View						465 00				
Stormont Tel. Co	Aultsville						14 00				
St-Johns Tel. System	London						140 00		1 00		
St. Marys, Medina & Kirkton Tel. Co	Kirkton			12 00			775 00				
Stratton Tel. Co	Stratton-Station						34 00				
Stroud Tel. Co., Ltd	Stroud						168 00	1 00			
St. Vincent Twp. Mun. Tel. System	Meaford						220 00				
Swale, ligne privée	Wiarton	1 00					19 00				
Sullivan & Bentick Tel. Co	Chesley						10 00				
Sullivan & Elderslie Tel. Co	Chesley						6 00				
Sunderland Tel. Co	Sunderland	8 00		1 00			85 00				
Sunny-Valley Tel. Co	Chatsworth						2 50				
Sutton & N. Gwillimbury Tel. Co	Newmarket	3 00					25 00				
Tara-Keady Tel. Co	Tara						12 00				
Tarbutt Mun. Tel. System	MacLennan						45 00				
Tarentorus Tel. Co., Ltd	Sault-Ste-Marie						14 00				
Tay Mun. Tel. System	Victoria-Harbour	35 00		5 50			155 00	12 00			
Temiskaming & N. Ont. Tel. Com	Toronto	10 00					388 00		1,438 00		
Temiskaming Tel. Co	New-Liskeard	30 00		350 00			320 00				
Thamesville Tel. Co., Ltd	Thamesville	25 00	5 00	4 50			245 00	10 00			
Thedford, Arkona & E. Lambton Tel. Co.	Thedford	20 00					254 00				
Thompson, ligne privée	Elm-Tree						1 00				
Tilbury W. Mun. Tel. System	Comber						400 00		16 00		
Townline & Seventh Line Tel. Co	Beachburg						10 00				
Tuckersmith Mun. Tel. System	Seaforth						1,120 00				
Tye & Barr Tel. System	Milverton						178 00				
Ungers Tel. Line	St-Williams						7 00				
Udney Tel. Co., Ltd	Udney						90 00				
Union Tel. Asso	Cobden						5 00				
Union Tel. Club	Owen-Sound						6 25				
Union Tel. Co., Ltd	Drayton						300 00				
United Tel. Co	Denfield						250 00				
Uptergrove Tel. Co	Uptergrove						14 00				

Urban & Rural Tel. Co	Bothwell	4 00		25 00			513 00				
Upper Admaston Tel. Co	Renfrew						11 50				
Valentia Central Line	Valentia						28 00				
Violet-Hill Tel. Asso	Camilla						20 00				
Village Tel. Line	Little-Britain						3 00				
Verner Tel. Co	Verner						1 00				
Vespra Mun. Tel. Co	Barrie						85 00				
Watt Township Mun. Tel. System	Raymond						274 00				
Wallacetown & Lake-Shore Tel. Asso	Wallacetown						45 00				
Walsingham Cen. & Pt-Rowan Tel. Co	Port-Rowan	0 50					13 00				
Waterloo Mun. Tel. System	Preston						255 00		6 50		
Welland-County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	424 00		503 00	68 00		906 00				
West-Garafraxa Tel. Co	Belwood						73 00				
Westmeath Tel. Asso	Beachburg						13 00				
Westmeath & Beachburg Tel. Co	Beachburg						36 00				
West-Williams Tel. Asso	Strathroy						165 00				
Westport Tel. Co	Westport	10 00		20 00			200 00				
Wheatley Tel. Co	Wheatley	5 00					300 00				
Widdifield Mun. Tel. System	North-Bay						54 00				
Whites' Tel. Line	Leamington						12 00				
Wilberforce Tel. Co	Eganville						24 00				
Wiarton & Lake Charles Tel. Co	North-Keppel						30 00				
Wightman Tel. System	Clifford						110 00				
Windham Tel. Co	Delhi						36 00				
Wilson, ligne privée	Milton						2 00				
Woodbridge & Vaughan Tel. Co	Maple	35 00		10 00			400 00				
Woodford Tel. Club	Woodford						50 00				
Woodville-Glen Tel. Co	Woodville						11 00				
Wolford Tel. Co., Ltd	Easton's-Corners						49 00				
Wolftown Tel. Asso	Cobden						11 00				
Wroxeter Tel. Co., Ltd	Wroxeter	5 00		11 00			232 00				
Yarker Tel. Co	Moscow						20 00				
Yarmouth Tel. Co., Ltd	New-Sarum						41 00				
Zion Line Tel. Asso	Cobden						5 00				
Zorra Tel. Asso	Embro						57 00				
Total		3,283 00	11,140 25	138,350 67	299,760 50	505 00	189,541 35	1,708 25	2,275 42	2 25	18 00

TABLEAU 3—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magnéto	Employés et rémunération. Nom.	Employés et rémunération. Montant.
Québec.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Arundel Tel. Co., Ltd	Arundel	8,800 00	8,800 00	11,915 78	2,845 00	445 00	850 00	....	160	3	700 00
Asbestos Tel. Co	Asbestos	1,005 00	....	3,057 27	583 02	420 54	225 00	....	33	2	225 00
Beauce Tel. Co	Beauceville	50,000 00	....	58,432 00	12,037 00	6,119 00	11,819 60	....	476	23	5,063 00
Bell Tel. Co., Ltd	Montréal	18,000,000 00	11,149,000 00	40,664,504 00	8,193,482 00	2,887,342 00	6,135,179 00	72,622	9,792	3,330	1,965,512 56
Bellevue Tel. Syndicate	Sherbrooke	....	....	531 50	91 40	8 50	74 80	....	9	.....	....
Belvidere Tel. Co	Sherbrooke	....	....	450 00	40 35	1 35	40 35	....	5	1	10 00
Blanchard Tel. Co	St-Marc	....	....	140 00	160 00	....	160 00	....	21	.....	....
Bonaventure & Gaspe Tel. Co	Paspébiac	63,400 00	13,000 00	93,223 21	13,102 46	6,679 52	5,283 00	....	510	16	5,236 79
Brompton-Paper & Pulp Co.'s Line	East-Angus	....	....	5,840 00	450 00	64 00	254 00	....	19	2	144 00
Brunette, ligne privée	St-Charles, rivière	1,000 00	....	1,500 00	200 00	20 00	70 00	....	26	1	20 00
Canada & Gulf Terminal Ry. Tel. Line	Matane	....	....	....	91 44	....	91 44	....	15	.....	....
Campbells-Bay Tel. Co	Campbell's-Bay	4,124 00	10,000 00	7,016 48	2,335 55	....	1,088 78	....	90	3	500 00
Canadian Tel. Co	Sawyerville	10,000 00	....	36,172 81	19,533 24	3,670 35	17,745 91	....	930	20	7,479 22
Centreville Tel. Co	Lachute	....	....	400 00	65 50	....	40 00	....	7	.....	....
Charlevoix & Saguenay Tel. Co	Murray-Bay	65,560 00	....	112,883 52	10,291 29	6,268 79	12,711 86	....	640	24	6,077 25
Chenier Tel. Co	Tingwick	4,085 00	....	7,385 74	2,277 85	20 00	494 75	....	132	3	254 75
Chapeau Tel. Co	Chapeau	4,750 00	....	6,904 97	1,111 05	49 35	478 80	....	78	2	375 00
Chateau Richer Tel. Co	Château-Richer	....	....	250 00	100 00	100 00	75 00	....	13	1	25 00
Citizen's Tel. Co	Dunham	....	....	14,500 00	4,200 00	240 00	3,700 00	....	320	11	3,550 00
Clarenceville-North Tel. Co.	Clarenceville	500 00	....	550 00	72 67	....	71 58	....	16	.....	....
Clarenceville & Nuts Corners Tel. Co	Clarenceville	....	....	1,450 00	110 75	....	110 75	....	29	1	64 00
Clarenceville & Wolf Ridge Tel. Co	Clarenceville	....	....	400 00	19 50	....	19 50	....	12	1	1 50
Clarenceville & St. Thomas Tel. Co	Clarenceville	....	....	1,000 00	75 00	....	75 00	....	29	.....	....
Contrecoeur Tel. Co	Contrecœur	800 00	1,500 00	1,500 00	800 00	579 00	905 00	....	48	2	205 00
Chatham Tel. Co	Brownsburg	750 00	....	645 00	80 00	....	80 00	....	14	.....	....
Cherry-River Tel. Co	Magog	398 92	....	298 92	80 25	....	80 25	....	18	.....	....
Compton Mutual Tel. Co	Compton	750 00	....	750 00	....	....	....	....	15	.....	....
Chouinard Tel. System	St-Pamphile	800 00	....	800 00	82 00	....	82 00	....	5	2	34 00
Courcelles Tel. Co	Courcelles	1,850 00	1,540 00	3,390 00	375 00	....	375 00	....	83	2	275 00
Currier Tel. System	St-Pamphile	....	....	500 00	15 00	....	15 00	....	2	.....	....
Daigle Tel. Co	Manseau-Station	800 00	....	800 00	38 00	8 00	40 00	....	5	.....	....
Danis, ligne privée	Barrette	14,766 22	348 28	16,110 50	2,427 50	1,231 45	975 95	....	92	6	955 75

Daveluyville Tel. Co.	Daveluyville	1,693 29	1,500 00	2,956 13	674 65	428 90			32	4	325 30
Dixville Tel. Co.	Dixville			300 00	44 00		44 00		11		
Drummondville Tel. Co., Ltd.	Drummondville	7,400 00	7,400 00	18,222 05	7,300 00	720 00	4,500 00		250	7	2,150 00
Dorset Tel. Co.	St-Hilaire	1,200 00	800 00	1,300 00	80 00	29 00	85 00		25	1	20 00
Eastern-Townships Tel. Co.	Sherbrooke	37,490 00	108,700 00	134,976 41	32,073 56	13,440 61	34,002 94		1,596	47	20,776 00
East-Wakefield Tel. Co.	Wakefield	2,500 00		2,450 25	531 18	15 90	199 72		45	3	105 00
Fort-Coulonge Tel. Co., Ltd.	Fort-Coulonge	3,190 00		5,500 00	300 00	60 00	212 06		53	2	165 00
Farmers' Tel. Co., Ltd.	Howick-Station	28,467 00	33,476 00	62,683 41	6,256 58		5,390 88		578	10	4,119 25
Farrellton Tel. Co.	Farrellton	9,270 00		14,000 00	1,609 47	43 60	864 00		164	4	764 00
Fortierville Tel. Co.	Fortierville	1,200 00		1,200 00	175 00		90 00		12	1	60 00
Fourth-Range Tel. Asso.	Sherbrooke			400 00	60 00		60 00		10		
Foster & Bondville Private Line	Foster			300 00	189 36	88 15	63 00		12	1	15 00
Fitch-Bay Tel. Line	Fitch Bay			1,200 00	450 00		210 00		36	1	130 00
Gaudet Tel. System	St-Eulalie	2,000 00		2,000 00	250 85	26 50	200 00		18	1	150 00
Garon Private Line	St-Grégoire			2,000 00	500 00	100 00	400 00		40	2	200 00
Garthby Tel. Co.	Garthby-Station			2,400 00	560 00		560 00		60	1	90 00
Geneva Tel. Asso.	St-André Est	672 00		667 00	16 00		16 00		32	1	16 00
Girouard Private Line	St-Barnabé Sud	1,500 00		1,500 00	375 00	100 00	175 00		25	1	50 00
Henryville Tel. Co.	Henryville	2,990 00	1,040 00	4,030 00	1,300 00		1,155 00		104	3	525 00
Hill-Head Tel. Co.	Lachute			411 16	57 50		57 50		10		
Hill Tel. Lines	St-Armand Ouest			10,000 00	3,000 00	200 00	2,500 00		380	4	1,820 00
Hollow Glen Tel. Asso.	Breckenridge			350 00	40 00		40 00		10	1	40 00
Huntingville Tel. Asso.	Lennoxville	400 00		220 00	127 28		127 28		14		
Howard & Co.'s Private Line	Sherbrooke	3,000 00		3,000 00	300 00	25 00	200 00		45	2	200 00
Joliette Tel. Co.	Joliette			10,000 00	4,000 00		3,500 00		120	2	1,500 00
Kamouraska Tel. Co.	Fraserville	108,700 00	50,000 00	211,396 47	26,817 67	9,728 97	14,972 73		1,458	48	9,500 00
Katevale Tel. Co.	Katevale	200 00		200 00	28 75		25 04		5		
Kingsey Tel. Co.	St-Félix-de-Kingsey	1,800 00	1,800 00	14,500 00	2,925 00	121 90	1,295 00		238	5	950 00
Lachute Tel. Co.	Lachute	1,625 00		1,725 00	164 15		164 15		23	1	25 00
Lachute E. Mutual Tel. Asso.	Lachute	230 24		288 94	67 43		67 43		8	1	2 60
Lac-L'Achigan Tel. Asso.	Montréal			1,500 00	365 36		330 73		8		
L'Avenir Tel. Co.	L'Avenir	600 00	9,580 00	12,226 32	2,350 00		1,005 00		215	6	1,005 00
La Conception Tel. Co.	La Conception	2,600 00		2,600 00	442 60	199 60	265 20		20		
Lake-Valley Tel. Asso.	Asbestos	609 25		304 12					14		
Larocque Tel. Co.	Douville	1,000 00		1,000 00	350 00	24 00	350 00		27		
Lambton Tel. Co.	Lambton	3,500 00	2,150 00	4,500 00	250 00		200 00		122	1	160 00
Laurentide Tel. Co.	Pointe-Gatineau	2,400 00		4,200 00	585 00	64 85	450 00		47		
La-Tuque-Falls Tel. Co.	La Tuque	4,000 00	5,000 00	4,000 00	1,200 00		1,000 00		70	1	500 00
Lake-St-Jean & Chicoutimi Tel. Co.	St-Joseph de Alma	75,000 00		75,000 00	3,000 00		3,000 00		1,400	28	2,000 00
Lièvre River Tel. Co.	Buckingham			30,000 00	5,078 56	2,860 56	4,894 70		155	4	1,840 00
Little-Nation Tel. Co.	Cheneville	2,500 00	900 00	3,000 00	850 00	300 00	350 00		55	7	350 00
Lauzier Tel. System	St-Léonard-d'Aston			1,300 00	232 00		183 00		12	1	120 00
Lotbinière Tel. & Electric Co.	Lotbinière	4,075 00		5,301 86	1,202 36		297 90		72	2	125 00
Lotbinière & Nicolet Tel. Co.	Deschaillons	5,747 00		5,747 00	1,275 00	343 80	788 30		71	3	253 80
Legault, ligne privée	Ile-Perrot-Nord	3,000 00		3,000 00	400 00	20 00	200 00		28	1	100 00
Larochelle-Dorchester Tel. Co.	Ste-Germaine	6,000 00		6,000 00	2,053 51	296 05	885 34		96	4	640 00

TABLEAU 3 — Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magneto	Nom.	Montant.
Québec—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Matane and Gaspe Tel. Co.	Matane	5,000 00		5,511 40	871 26	246 75	123 24		13	1	91 60
Magog Tel. Asso.	Magog			400 00	50 00		45 00		14		
Maniwaki Tel. Co.	Maniwaki	2,200 00		2,200 00	50 00	40 00	40 00		12	2	30 00
Maniwaki Electric Tel. Co.	Maniwaki	31,850 00	49,000 00	15,467 49	3,195 74		2,255 66		108	3	1,560 00
Mayo & Blanche Tel. Co.	Buckingham	1,325 00		2,289 46	247 20	50 15	95 13		22	1	25 00
Megantic-People's Tel. Co.	Inverness	30,600 00	12,537 27	48,000 00	8,129 00		5,523 40		770	8	4,500 00
Melbourne-Ridge Tel. Co., Ltd.	Kingsbury	1,000 00		3,050 00	785 00	29 15	458 00		59	2	118 00
Milby Tel. Co.	Lennoxville			350 00	106 00	24 00	51 00		11		
Milot Tel. System	Ste-Monique-de-Nicolet				363 00	129 60	363 00		49		
Miltimore Tel. Co.	Sweetsburg			15,000 00	3,000 00	500 00	2,200 00		175	3	2,200 00
Mountain-View Tel. Asso	North-Hatley			570 00	164 20	12 18	151 85		17	1	8 00
Mount-Royal Tel. Co.	Ville St-Laurent	20,000 00		23,000 00	4,527 25	240 00	3,951 00		244	8	3,488 00
National Tel. Co.	Lévis	426,000 00	150,800 00	585,630 16	21,230 09	17,574 22	27,503 47		1,369	58	11,579 00
Nedelac Tel. Co.	North-Temiscaming	747 60	300 00	1,171 90	336 90	93 90	269 48		19	2	269 48
Nicolet Tel. Co.	Nicolet	6,000 00		6,000 00	800 00		700 00		87	2	200 00
New-London Tel. Asso.	Richmond			660 19	125 00		125 00		13		
Notre-Dame-de-Ham Tel. Co.	Notre-Dame-de-Ham	2,850 00	3,600 00	5,040 75	501 00		501 00		80	3	80 00
North-Ham Tel. Co.	North-Ham	8,464 50	8,271 00	8,897 42	1,706 80	1 50	325 00		178	2	325 00
Olivers-Corners Tel. Co.	Magog			550 00	123 80		110 70		10		
Orford Tel. Co.	Sherbrooke			300 00	90 00		50 00		6		
Parisville Tel. Co.	Parisville	1,800 00		1,800 00	365 00		338 64		32	2	117 10
Passumpsic Tel. Co.	Passumpsic			808 31	243 18	24 51	268 63		14		
Piche Tel. Line	Bréboeuf	250 00		400 00					12		
Pike-River Tel. Co.	Stanbridge-Station	1,873 66		1,873 66	293 00		60 00		28		
Perinet Tel. System	Woburn	2,500 00		2,500 00	200 00		100 00		13	1	60 00
Pinnacle Tel. Co.	Danville			1,731 00	509 11		409 11		35	1	31 50
Pontiac Tel. Co., Ltd.	Shawville	14,755 30		18,328 67	3,627 15	109 81	3,627 15		292	3	813 55
Portneuf Tel. Co.	St-Casimir	41,800 00		57,857 30	15,602 77	2,176 00	9,003 90		603	30	3,100 00
Pratte Tel. Co.	St-Célestin	10,000 00		10,000 00	1,860 85	539 55	1,226 00		51	5	936 00
Quebec-Orleans Tel. Co.	Ste-Famille			4,500 00	680 00		249 00		80	4	209 00
Richmond-Hill Tel. Asso.	Richmond			450 00	50 00		20 00		8		
Riordan Pulp & Paper Co., Ltd.	St-Jovite, Station			8,750 00	300 00		300 00		22	1	300 00
Rupert & North Wakefield Tel. Co.	North-Wakefield	3,000 00		3,000 00	700 00	50 00	400 00		70	5	200 00

Shawinigan-Valley Tel. Line	St-Mathieu	1,700 00		1,700 00	391 19		313 91		10		
Saguenay & Quebec Tel. Co.	Chicoutimi	50,000 00	144,000 00	174,499 74	19,143 39	2,369 32	14,908 55		1,090	35	9,194 96
Scobie Private Line	Norway Bay			200 00	40 00		40 00		1		
Seale Tel. Line	Morin Heights			950 00	103 30				1		
S. Durham, Bethel & Davidson Hill Tel. Co	South-Durham	700 00		700 00	60 00		10 00		8		
Soulanges Tel. Co.	Pont-Château	7,700 00	8,400 00	7,300 00	833 00	235 68	429 12		80	2	327 22
Stoke Tel. Asso.	Stoke-Centre	800 00		800 00	60 00		60 00		12	1	40 00
Stratford Tel. Co.	Stratford-Centre	1,614 47	2,940 00	4,554 47	100 00		100 00		82	1	100 00
St-Armand & Stanbridge Tel. Co.	Bedford	600 00		600 00	60 00		60 00		24		
St-Camille & Wolfe Tel. Co.	St-Camille	3,500 00	4,000 00	4,000 00	10 00	30 15	35 11		130	2	35 00
St-Catherine & St. Joachim Tel. Co.	Ste-Catherine			4,000 00	800 00	150 00	500 00		40	5	300 00
Ste-Cecile de Whitton Tel. Co.	Ste-Cécile, Station	2,400 00	40 00	2,400 00	165 00		159 00		60	3	60 00
St-Claude Mutual Tel. Co.	St-Claude de Richmond	2,547 00	525 00	3,425 00	317 96		317 96		56	3	179 35
St-Ephrem Tel. Co.	St-Ephrem de Tring	3,000 00	4,000 00	7,000 00	1,060 00		250 00		98	2	250 00
Ste-Elizabeth de Warwick Tel. Co.	Ste-Elizabeth de Warwick	2,800 00	2,600 00	3,200 00	2,800 00		644 00		65	3	588 00
St-Evariste Tel. Co.	St-Evariste	3,590 00	2,479 68	5,937 07	669 93		669 93		136	2	187 71
St-François-Xavier de Brompton Tel. Co.	St-François-Xavier	500 00	1,500 00	2,300 00	60 00		60 00		40	1	60 00
St-Fabien Tel. Co.	Panet	1,200 00		1,200 00	400 00	25 00	200 00		12		
St-Adrien de Ham Tel. Co.	St-Adrien de Ham	1,500 00		1,500 00	350 00	20 00	370 00		50	3	100 00
St-Alphonse de Winslow Tel. Co	Stornoway	600 00	2,480 00	3,478 75	820 07		177 50		40		
Ste-Anne des Monts Tel. Co.	Ste-Anne des Monts			3,500 00	933 20	42 50	560 45		48	2	320 00
St-Gabriel Tel. Co.	St-Gabriel de Brandon	1,200 00		1,200 00	600 00	240 00	600 00		30	2	240 00
St-Gérard Tel. Co.	St-Gérard			2,500 00	100 00		56 00		42	1	56 00
St-Georges East Tel. Co.	St-Georges Est	2,000 00	7,000 00	10,000 00	525 00		525 00		145	3	385 00
St-Georges de Windsor Tel. Co.	St-Georges de Windsor	6,800 00	10,000 00	6,450 00	200 00	25 00	240 00		200	2	240 00
St-Henri de Mascouche Tel. Co.	St-Henri de Mascouche	500 00	500 00	750 00	275 00	106 00	88 00		18	1	72 00
Ste-Hélène de Chester Tel.Co.	Ste-Hélène de Chester	3,600 00		4,000 00	1,000 00		750 00		92	3	175 00
St-Julien de Wolfstown Tel. Co.	Wolfstown			1,800 00	225 00		220 00		93	2	123 00
St-Luc Tel. Co.	Champlain	7,000 00		7,000 00	1,325 00	425 00	650 00		75	4	575 00
Ste-Lucie Tel. Co.	Ste-Lucie de Doncaster	450 00		450 00					4		
St-Marys Tel. System	St-Marys	8,100 00	9,000 00	25,000 00	1,500 00	125 00	400 00		175	3	450 00
Ste-Madeleine Tel. Co.	Ste-Madeleine			210 00	84 00		84 00		14		
St-Magloire Tel. Co.	St-Magloire	900 00		900 00	390 00		25 00		11	1	25 00
St-Marc Tel. Co.	St-Marc	1,258 28		1,250 00	39 70	15 76	39 70		42	1	39 70
St-Maurice & Champlain Tel. Co.	Batiscan	48,916 80		48,871 00	2,735 79	6,644 92	8,261 63		225	16	3,451 83

TABLEAU 3—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de télép. des employés, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes. longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magneto	Nbre	Montant.
Québec—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
St-Norbert d'Athabaska Tel. Co.	St-Norbert d'Athabaska	2,200 00	1,188 00	3,816 40	805 70	....	516 40	....	113	1	61 70
St-Ours Tel. Co., Ltd.	St-Ours	1,558 00	....	7,000 00	2,400 00	160 00	2,000 00	....	150	12	1,200 00
St-Paul de Chester Tel. Co.	St-Paul de Chester	4,500 00	5,500 00	10,000 00	1,960 00	696 00	1,800 00	....	196	3	580 00
Ste-Perpétue Tel. Co.	Ste-Perpétue	1,500 00	....	1,500 00	205 00	....	205 00	....	40	1	160 00
St-Philémon Tel. Co.	Berthier en bas	1,050 00	1,050 00	4,000 00	1,909 54	993 85	912 80	....	50	10	300 00
St-Romain Tel. Co.	St-Romain de Winslow	1,150 00	1,960 00	2,100 00	50 00	10 00	40 00	....	49	2	40 00
St-Rémi de Tingwick Tel. Co.	St-Rémi de Tingwick	2,000 00	....	3,000 00	130 00	....	130 00	....	70	2	130 00
St-Sébastien d'Iberville Tel. Co.	St-Sébastien	2,520 00	....	5,700 00	1,540 00	75 00	605 00	....	134	3	605 00
St-Sabine d'Iberville Tel. Co.	St-Sabine d'Iber'lle.	12,215 00	17,515 00	20,036 71	1,920 00	105 45	1,498 64	....	240	2	1,021 34
St-Samuel and St-Clothilde de Horton Tel. Co.	St-Clothilde de Horton	6,000 00	5,500 00	12,000 00	1,350 00	....	600 00	....	115	1	250 00
St-Samuel Tel. Co.	St-Samuel Gayhurst	710 00	1,060 00	2,881 00	120 00	....	120 00	....	45	3	120 00
St-Victor de Tring Tel. Co.	St-Victor de Tring	1,400 00	1,200 00	2,600 00	150 00	....	150 00	....	60	1	150 00
Ste-Sophie de Megantic Tel. Co.	Ste-Sophie	2,040 00	4,560 00	5,649 73	176 00	....	167 00	....	116	2	167 00
St-Wenceslas Tel. System	St-Wenceslas	400 00	....	400 00	135 00	....	100 00	....	9	1	80 00
Tipping Private Line	Clarenceville	6,000 00	....	6,000 00	1,800 00	200 00	600 00	....	120	3	300 00
Tourist & River du Loup Falls Tel. Co.	St-Paulin	10,500 00	....	10,500 00	1,608 30	....	1,608 30	....	169	....	....
Tourist & River du Loup Falls Tel. Asso. No. 2	St-Paulin	800 00	....	800 00	120 00	30 00	150 00	....	10	2	110 00
Upper-Lachute Tel. Co.	Lachute	800 00	....	800 00	80 00	20 00	60 00	....	12	....	....
Vale-Perkins & Mansonville Line	Vale-Perkins	....	....	300 00	47 50	3 50	30 00	....	4	....	....
Villeneuve Private Line	Lavaltrie	300 00	....	300 00	65 00	25 00	70 00	....	10	1	80 00
Wakefield & Masham Tel. Co.	Masham-Mills	3,250 00	....	3,250 00	1,202 65	....	944 00	....	84	4	390 00
Warwick Tel. Co.	Warwick	4,536 00	6,800 00	11,781 00	1,315 66	....	1,315 66	....	200	2	325 00
Wheeler Private Line	St-Jovite, Station	....	....	500 00	60 00	....	15 00	....	6	....	....
Wilson-Station Tel. Co.	Lachute	570 00	....	802 34	45 00	10 00	45 00	....	9	....	....
Windsor Tel. Co.	Windsor	3,744 00	12,000 00	3,744 00	165 00	....	100 00	....	72	1	100 00
Wotton Tel. Co.	Wooton Hill	5,000 00	....	5,000 00	550 00	....	550 00	....	150	4	500 00
Wright & Pontiac Tel. Co.	Luskville	7,550 00	....	9,774 70	1,381 65	658 50	1,525 61	....	143	4	1,065 40
Yamaska Tel. Co.	St-Guillaume	4,500 00	3,000 00	7,777 75	2,278 20	1,156 00	1,619 26	....	84	3	725 00
Total		19,425,983 53	11,891,340 23	43,051,983 19	8,509,663 67	2,978,743 19	6,388,636 11	72,622	30,695	3,988	2,103,876 21

TABLEAU 4—État du matériel des fils—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Québec.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Arundel Tel. Co., Ltd	Arundel						300 00				
Asbestos Tel. Co	Asbestos						11 00		0 50	0 50	
Beauce Tel. Co	Beauceville	161 00	37 00				140 00				
Bell Tel. Co., Ltd	Montréal			48,986 00	196,248 00	284 00	39,037 00				
Bellevue Tel. Syndicate	Sherbrooke						7 00				
Belvidere Tel. Co	Sherbrooke						2 50				
Blanchard Tel. Co	St-Marc						4 00				
Bonaventure & Gaspe Tel. Co	Paspébiac	400 00	21 00	209 00		1 50	390 00	390 00			
Brompton-Paper & Pulp Co's Line	East-Angus	5 00					45 00				
Brunette Private Line	St-Charles, rivière						16 00	2 00			
Canada & Gulf Terminal Ry. Tel. Line	Matane						36 00				
Campbell's-Bay Tel. Co	Campbells-Bay						140 00				
Canadian Tel. Co	Sawyerville		75 00		75 00			1,075 00			
Centreville Tel. Co	Lachute						4 00				
Charlevoix & Saguenay Tel. Co	Murray-Bay						838 00	270 00	100 00		5 00
Chenier Tel. Co	Tingwick						135 00	1 00		1 00	
Chapeau Tel. Co	Chapeau	2 00					77 00				
Chateau-Richer Tel. Co	Château-Richer						2 50				2 50
Citizens Tel. Co	Dunham			50 00			430 00				
Clarenceville-North Tel. Co	Clarenceville						4 00				
Clarenceville & Nuts Corners Tel. Co	Clarenceville						26 00				
Clarenceville & Wolf Ridge Tel. Co	Clarenceville						10 00				
Clarenceville & St. Thomas Tel. Co	Clarenceville						9 00				
Contrecoeur Tel. Co	Contrecoeur						8 00				
Chatham Tel. Co	Brownsburg						6 00				
Cherry-River Tel. Co	Magog						12 00				
Compton-Mutual Tel. Co	Compton						7 00				
Chouinard Tel. System	St-Pamphile						30 00				
Courcelles Tel. Co	Courcelles						34 00				
Currie Tel. System	St-Pamphile						7 00				
Daigle Tel. Co	Manseau-Station						8 00				
Danis Private Line	Barrette	75 00					35 00				
Daveluyville Tel. Co	Daveluyville	20 00					65 00				
Dixville Tel. Co	Dixville						12 00				
Drummondville Tel. Co., Ltd	Drummondville	100 00		150 00			76 00				

TABLEAU 4—Etat du matériel des fils—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Québec—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Dorset Tel. Co	St-Hilaire						8 00				
Eastern-Townships Tel. Co	Sherbrooke	398 00		922 00	71 00		1,115 00	227 00			
East-Wakefield Tel. Co	Wakefield						55 00				
Fort-Coulonge Tel. Co	Fort-Coulonge						52 00				1 00
Farmers Tel. Co., Ltd	Howick-Station			247 00			1,094 00	24 00			
Farrellton Tel. Co	Farrellton						158 00	8 00			
Fortierville Tel. Co	Fortierville						6 00				
Fourth-Range Tel. Asso	Sherbrooke						3 50				
Foster & Bondville Private Line	Foster						5 00				
Fitch-Bay Tel. Line	Fitch-Bay						37 00				
Gaudet Tel. System	St-Eulalie						34 00				
Garon Private Line	St-Grégoire						42 00				
Garthby Tel. Co	Garthby-Station						30 00				
Geneva Tel. Asso	St-André-Est						21 00				
Girouard Private Line	St-Barnabé-Sud						28 00				
Henryville Tel. Co	Henryville						57 00				
Hill-Head Tel. Co	Lachute						6 00				
Hill Tel. Lines	St-Armand-Ouest						150 00				
Hollow-Glen Tel. Asso	Breckenridge						8 00				
Huntingville Tel. Asso	Lennoxville						10 00				
Howard & Co's Private Line	Sherbrooke	2 00					60 00				
Joliette Tel. Co	Joliette						210 00				
Kamouraska Tel. Co	Fraserville	1,250 00	130 00				1,820 00		1,600 00		
Katevale Tel. Co	Katevale						4 00				
Kingsey Tel. Co	St-Félix de Kingsey						825 00				
Lachute Tel. Co	Lachute						8 00				
Lachute E. Mutual Tel. Asso	Lachute						2 50				
Lac-L'Achigan Tel. Asso	Montréal						38 00				
L'Avenir Tel. Co	L'Avenir						286 00				
La Conception Tel. Co	La Conception						21 00				
Lake-Valley Tel. Asso	Asbestos						6 00				
Larocque Tel. Co	Douville						10 00				
Lambton Tel. Co	Lambton			10 00			45 00				
Laurentide Tel. Co	Pointe-Gatineau						50 00				
La-Tuque Falls Tel. Co	La Tuque						200 00				

Lake St-Jean & Chicoutimi Tel. Co.	St-Joseph de Alma	400 00		4 00			500 00				
Lièvre-River Tel. Co.	Buckingham						67 00	92 00			
Little-Nation Tel. Co.	Cheneville	66 00					4 00				
Lauzier Tel. System	St-Léonard d'Aston						11 00				
Lotbinière Tel. and Electric Co.	Lotbinière						34 00		2 00		
Lotbinière and Nicolet Tel. Co.	Deschaillons	37 00					11 00		33 00		
Legault Private Line	Ile-Perrot-Nord						17 00				
Larochelle-Dorchester Tel. Co.	Ste-Germaine						60 00				
Matane and Gaspé Tel. Co.	Matane						90 00				
Magog Tel. Asso.	Magog						10 00				
Maniwaki Tel. Co.	Maniwaki	5 00					23 00				
Maniwaki-Electric Tel. Co.	Maniwaki						143 00	7 00			
Mayo and Blanche Tel. Co.	Buckingham						44 00				
Megantic-Peoples Tel. Co.	Inverness						900 00				
Melbourne-Ridge Tel. Co. Ltd.	Kingsbury						48 00				
Milby Tel. Co.	Lennoxville						4 00				
Milot Tel. System	Ste-Monique de Nicolet	15 00					41 00				
Miltmore Tel. Co.	Sweetsburg						170 00	54 00			
Mountain-View Tel. Asso.	North-Hatley						18 50				
Mount-Royal Tel. Co.	Ville St-Laurent	102 00		30 00			33 00				
Nedelac Tel. Co.	North-Temiscaming	8 00					14 00				
Nicolet Tel. Co.	Nicolet	24 00		59 00			4 00				
New-London Tel. Asso.	Richmond						10 00				
Notre-Dame de Ham Tel. Co.	Notre-Dame de Ham						20 00				
North Ham. Tel. Co.	North-Ham						234 00				
Olivers-Corners Tel. Co.	Magog						17 00				
Oxford Tel. Co.	Sherbrooke						7 00				
Parisville Tel. Co.	Parisville						7 00				
Passumpsic Tel. Co.	Passumpsic						15 70				
Piche Tel. Line	Brébeuf						7 00				
Pike-River Tel. Co.	Stanbridge-Station						17 00				
Perinet Tel. System	Woburn						35 00				
Pinnacle Tel. Co.	Danville						43 00			1 00	
Pontiac Tel. Co., Ltd.	Shawville	23 00					398 00	3 00	1 00		
Portneuf Tel. Co.	St-Casimir						200 00				
Pratte Tel. Co.	St-Célestin						81 00	2 00	1 00		
Québec-Orléans Tel. Co.	Ste-Famille						60 00			1 00	
Richmond-Hill Tel. Asso.	Richmond						8 00				
Riordon-Pulp and Paper Co., Ltd.	St-Jovite, Station						125 00				
Rupert and N. Wakefield Tel. Co.	North-Walkefield						30 00				
Shawinigan-Valley Tel. Line	St-Mathieu						28 00				
Saguenay and Quebec Tel. Co.	Chicoutimi	403 00	184 00	128 00			489 00	180 00			
Scobie Private Line	Norway-Bay						2 00				
Seale Tel. Line	Morin-Heights						8 00				
S. Durham-Béthel and Davidson-Hill Tel. Co.	South-Durham						8 50				
Soulanges Tel. Co.	Pont-Château						96 00	1 50			1 50
Stoke Tel. Asso.	Stoke-Centre						14 00				
Stratford Tel. Co.	Stratford-Centre						20 00				
St-Armand and Stanbridge Tel. Co.	Bedford						14 00				

TABLEAU 4—Etat du matériel en fils—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
		Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Québec—Fin.											
St-Camille and Wolfe Tel. Co.	St-Camille						50 00				
Ste-Catherine and St-Joachim Tel. Co.	Ste-Catherine						150 00				
Ste-Cécile de Whitton Tel. Co.	Ste-Cécile, Station						49 50				
St-Claude Mutual Tel. Co.	St-Claude de Richmond						53 00				
St-Ephrem Tel. Co.	St-Ephrem de Tring						36 00				
Ste-Elizabeth de Warwick Tel. Co.	Ste-Elizabeth de Warwick						12 50				
St-Evariste Tel. Co.	St-Evariste						162 00		26 00		
St-François Xavier de Brompton Tel. Co.	St-François-Xavier	3 00					9 00				
St-Fabien Tel. Co.	Panet						16 00				
St-Adrien de Ham. Tel. Co.	St-Adrien de Ham						30 00				
St-Alphonse de Winslow Tel. Co.	Stornoway						43 00				
Ste-Anne des Monts Tel. Co.	Ste-Anne des Monts						60 00				
St-Gabriel Tel. Co.	St-Gabriel de Brandon						30 00				
St-Gérard Tel. Co.	St-Gérard						25 00				
St-George East Tel. C.o.	St-George-Est						45 00				
St-George de Windsor Tel. Co.	St-George de Windsor						39 00				
St-Henri de Mascouche Tel. Co.	St-Henri de Mascouche						4 00				
Ste-Hélène de Chester Tel. Co.	Ste-Hélène de Chester						24 00				
St-Julien de Wolfstown Tel. Co.	Wolfstown						35 00				
St-Luc Tel. Co.	Champlain						80 00				
Ste-Lucie Tel. Co.	Ste-Lucie de Doncaster						10 00				
St-Marys Tel. System	St.Marys						70 00	5 00			
Ste-Madeleine Tel. Co	Ste-Madeleine						10 00				
St-Magloire Tel. Co.	St-Magloire						8 00				
St-Marc Tel. Co.	St-Marc						31 00				
St-Maurice and Champlain Tel. Co.	Batiscan	200 00	34 00				191 00		100 00		
St-Norbert d'Athabaska Tel. Co.	St-Norbert de Athabaska						13 00				
St-Ours Tel. Co., Ltd.	St-Ours	75 00			1 00			20 00	4 00		
St-Paul de Chester Tel. Co.	St-Paul de Chester						247 00	3 00			
Ste-Perpétue Tel. Cò.	Ste-Perpétue						12 00				
St-Philémon Tel. Co.	Berthier en bas						54 00				
St-Romain Tel. Co.	St-Romain de Winslow						14 00				
St-Rémi de Tingwick Tel. Co.	St-Rémi de Tingwick						11 00				
St-Sébastien d'Iberville Tel. Co.	St-Sébastien						59 00				

St-Sabine-d'Iberville Tel. Co.	St-Sabine d'Iberville.						180 00		10 50		
St-Samuel and Ste-Clothilde de Horton Tel. Co.	St-Clothilde de Horton.						36 00	3 00			
St-Samuel Tel. Co	St-Samuel Gayhurst.						43 00				
St-Victor de Tring Tel. Co	St-Victor de Tring.						16 00				
Ste-Sophie de Megantic Tel. Co.	Ste-Sophie						28 00				
St-Wencesles Tel. System	St-Wencesles.						10 00				
Tipping Private Line.	Clarenceville.	8 00					50 00				0 25
Tourist and Riv.-du-Loup-Falls Tel. Co.	St-Paulin.	255 00					368 00				
Tourist and Rivière-du-Loup-Falls Tel. Asso. No. 2	St-Paulin.						10 00				
Upper-Lachute Tel. Co.	Lachute						16 00				
Vale-Perkins and Mansonville Line.	Vale-Perkins.						8 00				
Villeneuve Private Line.	Lavaltrie.						12 00				
Wakefield and Masham Tel. Co.	Masham-Mills						67 00				
Warwick Tel. Co.	Warwick.						164 00				
Wheeler Private Line.	St-Jovite-Station.						15 00				
Wilson-Station Tel. Co	Lachute						4 00				
Windsor Tel. Co.	Windsor						10 00				
Wright and Pontiac Tel. Co.	Luskville						65 00				
Yamaska Tel. Co.	St-Guillaume	100 00		25 00			34 00				
Total		4,137 00	481 00	50,820 00	196,395 00	285 50	55,533 70	2,367 50	1,878 00	2 50	10 25

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploit., nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	Milles.
Alameda Tel. Co.	Alameda	8,075 00		12,250 00	1,384 00	1,199 00	90	1	335 00	461·00
Allan Tel. Co.	Allan	11,560 00		9,000 00	1,600 00	1,156 00	96	1	900 00	220·00
Allindale Tel. Co.	Sintaluta	2,250 00		2,005 00	300 00	184 00	20			56·00
Aberdeen Tel. Co.	Aberdeen	1,475 00		1,700 00	136 00	136 00	9			38·00
Adélaïde Tel Co.	Rouleau	2,400 00		2,400 00	364 00	461 00	22			61·00
Audrey Tel. Co	Carievale	1,525 00		1,426 00	210 00	133 00	15			34·00
Arm-River Tel. Co.	Girvin	2,900 00		2,700 00	1,000 00	167 00	26			64·00
Abbotsford Tel. Co.	Wolseley	6,300 00		5,255 00	832 00	386 00	41		93 00	144·00
Ambassador Tel. Co.	Nokomis	1,450 00		1,325 00	228 00	261 00	16			30·00
Argyle Tel. Co.	Craik	2,700 00		3,523 00		345 00	26			71·00
Ardath Tel. Co.	Ardath	5,775 00		5,683 00	1,792 00	1,013 00	58		75 00	95·00
Aberdeen S.E. Tel. Co.	Aberdeen	1,500 00		1,256 00			8			24·00
Arm Tel. Co.	Craik	1,500 00		1,500 00	165 00	155,00	11			22·00
Asquith Tel. Co.	Asquith	2,300 00		2,038 00	220 00	140 00	22			46·00
Arat Tel. Co.	Régina	1,750 00		1,650 00		32 00	11		32 00	23·00
Arcadia Tel, Co.	Indian-Head	3,375 00		2,354 00	342 00	218 00	19			45·00
Avonhurst Tel. Co.	Qu'Appelle	5,500 00		5,250 00	259 00	280 00	27			160·00
Adanac Tel. Co.	Adanac		14,600 00	15,530 00	428 00	857 00	77			176·00
Ardine Tel. Co.	Wawota		2,200 00	2,098 00	85 00	156 00	11			26·00
Assiniboia Tel. Co.	Assiniboia		12,750 00	12,700 00	556 00	257 00	37			105·00
Albatross Tel. Co.	Régina		2,500 00	2,204 00	90 00	90 00	9			26·00
Adams Tel. Co.	Grande-Coulée		1,600 00	1,642 00	179 00	33 00	11			23·00
Albina Tel. Co.	Sintaluta			1,086 00	80 00	40 00	8			18·00
Alpha Tel. Co.	Montmartre		5,000 00	5,045 00	250 00	213 00	24			42·00
Abbey Tel. Co.	Abbey		20,500 00	20,966 00	630 00	180 00	95			352·00
Antelope-Lake Tel. Co.	Webb		12,500 00	12,046 00	255 00	465 00	46			198·00
Avonlea Tel. Co.	Avonlea		4,000 00	4,600 00	310 00	560 00	30			56·00
Alida Tel. Co.	Alida		23,200 00	24,088 00	1,216 00	458 00	95			420·00
Avon-Hills Tel. Co.	Kindersley		6,500 00	6,785 00	184 00	150 00	23			92·00
Brownhill Tel. Co.	Grenfell	3,100 00		3,230 00	585 00	85 00	25	1		61·00
Beaver-Creek Tel. Co.	Hanley	1,300 00		1,147 00	190 00	178 00	12			28·00
Buffalo-Hill Tel. Co.	Southey	2,250 00		2,950 00	165 00	185 00	11			51·00
Boggy-Creek Tel. Co.	Lumsden	2,775 00		2,880 00	228 00	197 00	26	1		60·00
Bee Line Tel. Co.	Abernethy	1,175 00		1,155 00		56 00	9			18·00
Broadway Tel. Co.	Belle-Plaine	1,800 00		1,765 00	790 00	25 00	18			36·00
Belbeck Tel. Co.	Moosejaw	4,000 00		4,000 00	255 00	227 00	31			112·00

Balcarres S. Tel. Co.	Balcarres	3,500 00		3,500 00	328 00	167 00	35			84·00
Balcarres N. Tel. Co.	"	875 00		875 00		26 00	7			16·00
Balcarres W. Tel. Co.	"	1,250 00		1,006 00		14 00	9			19·00
Buffalo-Lake Tel. Co.	Tuxford	3,475 00		3,475 00	420 00	324 00	26			80·00
Broderick Tel. Co.	Broderick	7,600 00		7,500 00	1,360 00	1,128 00	63			227·00
Bellevue Tel. Co.	Rouleau	1,775 00		1,340 00	156 00	110 00	13			32·00
Buffalo-Head Tel. Co.	Arcola	3,825 00		4,000 00	555 00	167 00	28			72·00
Bonnie-Blink Tel. Co.	Pense	1,200 00		1,058 00	176 00	170 00	11			24·00
Brownlee, Lake Valley & Eskbank Tel. Co.	Eskbank	2,500 00		2,766 00	414 00	171 00	23			59·00
Browning Tel. Co.	Kisbey	4,350 00		4,800 00	90 00	76 00	23	1		97·00
Brownlee-Avonmore Tel. Co.	Brownlee	1,950 00		1,950 00	152 00	139 00	19			43·00
Buffalo-Plains Tel. Co	Windthorst	3,325 00		3,600 00	210 00	194 00	21			70·00
Benson Tel. Co.	Estevan	7,225 00		6,194 00	476 00	421 00	47			160·00
Bredenbury Tel. Co.	Bredenbury	450 00		480 00	38 00	15 00	4			10·00
Boharm W. Tel. Co.	Moosejaw	2,600 00		2,500 00	265 00	304 00	22			76·00
Bloomenfeldt Tel. Co.	Sedley	4,250 00		4,300 00	376 00	379 00	32			80·00
Bode Tel. Co.	Swift Current	2,160 00		2,100 00	180 00	165 00	15			42·00
Bredalbane Tel. Co.	Caron	4,400 00		3,738 00	382 00	445 00	32	1	143 00	67·00
Brooklyn Tel. Co.	Tate	2,975 00		2,962 00	120 00	149 00	17			49·00
Brookdale Tel. Co.	Moosejaw	1,125 00		1,077 00	108 00	110 00	9	1		17·00
Beverley Tel. Co.	Beverley	1,050 00		1,050 00		20 00	12			19·00
Balcarres Hill Head Tel. Co.	Balcarres		3,200 00	3,180 00	399 00	59 00	23	2	112 00	37·00
Banbury Tel. Co.	Aylesbury		4,400 00	4,304 00	225 00	192 00	24			60·00
Baring Tel. Co.	Baring		3,500 00	3,400 00	236 00	228 00	24			38·00
Beatty Tel. Co.	Melford		9,500 00	10,453 00	879 00	582 00	56	1	120 00	157·00
Beaver Tel. Co.	Yorkton		21,500 00	21,990 00	1,220 00	1,495 00	90	1	295 00	198·00
Bell Tel. Co.	Regina		4,200 00	3,800 00	378 00	207 00	17			60·00
Belvedere Tel. Co.	Swift-Current		10,000 00	10,078 00	570 00	600 00	47			170·00
Bennet Tel. Co.	Craik		9,200 00	9,039 00	207 00	322 00	43			152·00
Bethune S.W. Tel. Co.	Bethune		6,000 00	6,246 00	415 00	255 00	32			92·00
Beverley S. Tel. Co.	Beverley		2,200 00	2,255 00	110 00	100 00	11			24·00
Bienfait Tel. Co.	Bienfait		5,000 00	4,655 00	327 00	327 00	20			49·00
Big-Butte Tel. Co.	Estevan		1,500 00	1,478 00	49 00	52 00	9			14·00
Big-Gully Tel. Co.	Lloydminster		5,800 00	5,706 00	263 00	249 00	27			98·00
Bigford Tel. Co.	Swift-Current		12,900 00	12,490 00	1,388 00	515 00	58	2	300 00	161·00
Black Lake Tel. Co.	Bladworth		3,600 00	3,561 00	83 0,	68 00	16			49·00
Blackley Tel. Co.	Sutherland		6,000 00	6,510 00	188 00	86 00	31			99·00
Blucher Tel. Co.	Blucher		11,700 00	11,071 00	427 00	410 00	53	2	220 00	152·00
Bonnie View Tel. Co.	Loreburn		10,400 00	10,623 00	318 00	67 00	61			170·00
Bounty Tel. Co.	Bounty		11,000 00	11,025 00	1,103 00	725 00	52			152·00
Bredenbury Tel. Co.	Bredenbury		2,000 00	1,950 00	53 00	48 00	10			21·00
Bright Tel. Co.	Loreburn		7,200 00	6,889 00	205 00	175 00	34			107·00
Brookside Tel. Co.	Wapella		8,500 00	8,419 00	415 00	453 00	41			187·00
Bulyea Tel. Co.	Bulyea		7,500 00	7,224 00	390 00	413 00	38			95·00
Butterton Tel. Co.	Earl Grey		10,800 00	10,515 00	385 00	308 00	60			144·00
Bladworth Tel. Co.	Bladworth		2,000 00	2,086 00	75 00	106 00	13			25·00
Beadle Tel. Co.	Kindersley		4,300 00	4,406 00	380 00	108 00	23			33·00
Banner Tel. Co.	Kipling		11,000 00	11,483 00	240 00	245 00	49			96·00
Budapest Tel. Co.	"		2,000 00	1,980 00	100 00	60 00	10			27·00
Bellegarde Tel. Co.	Antler		10,500 00	10,601 00	696 00	520 00	60			174·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magnéto.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Bridgeford Tel. Co.	Bridgeford		6,000 00	6,052 00	122 00	180 00	33			76·00
Battlevale Tel. Co.	Waseca		3,800 00	3,705 00	130 00	120 00	23			42·00
Balgonie Tel. Co.	Balgonie		26,900 00	26,938 00	861 00	443 00	101			376·00
Beaver-Flats Tel. Co.	Waldeck		12,000 00	11,895 00	302 00	331 00	46			218·00
Burdick Tel. Co.	Moosejaw		8,000 00	7,656 00	514 00	386 00	36			136·00
Bangor Tel. Co.	Bangor		8,000 00	7,895 00	125 00	26 00	28			88·00
Big-Arm Tel. Co.	Liberty		7,500 00	6,988 00	310 00	248 00	33			84·00
Couiee Tel. Co.	Pense	1,300 00		1,336 00	234 00	223 00	13			14·00
Coburg Tel. Co	Moosejaw	750 00		750 00	94 00	106 00	7			14·00
Corinne Tel. Co.	Milestone	3,075 00		3,075 00	639 00	411 00	42	1	100 00	102·00
Creelman Tel. Co.	Creelman	6,375 00		6,473 00	1,768 00	1,562 00	97			197·00
Central Tel. Co	Tregarva	1,325 00		1,450 00	275 00	130 00	10			34·00
Condie Tel. Co.	Condie	1,425 00		1,500 00	255 00	90 00	17			32·00
Capital Tel. Co.	Regina	850 00		978 00	192 00	192 00	8			16·00
Cory Tel. Co.	Saskatoon	3,000 00		3,000 00	494 00	212 00	25	1	154 00	54·00
Chickney Tel. Co.	Abernethy	975 00		883 00	90 00	67 00	7			15·00
Carmel Tel. Co.	Moosejaw	1,750 00		1,481 00	165 00	165 00	14			40·00
Coulee-View Tel. Co.	Grande-Coulée	1,200 00		1,500 00		120 00	12			22·00
Chester Tel. Co.	Moosejaw	3,825 00		4,217 00		151 00	30			104·00
Cupar Tel. Co.	Cupar	1,100 00		1,170 00	280 00		11	1		18·00
Cheviot Tel. Co.	Cheviot	1,100 00		1,200 00		16 00	10			24·00
Coldstream Tel. Co.	Regina	2,875 00		3,780 00	460 00	437 00	23			70·00
Caron Tel. Co.	Caron	5,875 00		5,875 00	125 00	197 00	47	1	160 00	110·00
Conquest Tel. Co.	Conquest	8,275 00		9,781 00	4,349	1,109 00	85	1	735 00	177·00
Clear-Springs Tel. Co.	Lobethal	625 00		450 00		120 00	4			11·00
Candiac Tel. Co.	Candiac	4,250 00		4,670 00	280 00	160 00	28			93·00
Cando Tel. Co.	Hitchcock		4,500 00	4,500 00	187 00	402 00	18	1	335 00	68·00
Carnoustie Tel. Co.	Rocanville		7,000 00	7,400 00	719 00	719 00	44			158·00
Castleton-Pennock Tel. Co.	Saltcoats		4,700 00	4,537 00	220 00	144 00	22			66·00
Cedoux Tel. Co.	Cedoux		8,000 00	8,237 00	571 00	527 00	40	1	170 00	80 00
Chamberlain Tel. Co.	Chamberlain		11,000 00	11,289 00	995 00	991 00	63			185·00
Chandler Tel. Co.	Midale		4,000 00	3,532 00	147 00	294 00	22			49·00
Clear-Lake Tel. Co.	Semans		6,200 00	5,955 00	680 00	279 00	38			103·00
Colleston Tel. Co.	Prince-Albert		6,200 00	6,400 00	437 00	432 00	37			123·00
Colonsay Tel. Co.	Colonsay		16,000 00	16,450 00	1,327 00	855 00	76			249·00
Cotham Tel. Co.	Dubuc		5,500 00	6,300 00	220 00	150 00	30			96·00

Crescent Tel. Co	Rouleau		4,000 00	3,650 00	164 00	146 00	19			57·00
Crescent View Tel. Co	Hanley		2,100 00	1,984 00	130 00	74 00	13			22·00
Crocus-Belle Tel. Co	Kinley		16,100 00	16,340 00	1,165 00	899 00	89	2	750 00	288·00
Cut-Knife Tel. Co	Cut-Knife		12,000 00	11,769 00	775 00	650 00	65			241·00
Clavet Tel. Co	Clavet		2,000 00	1,914 00	120 00	128 00	10			20·00
Coronation Tel. Co	Windthorst		3,700 00	3,377 00	181 00	170 00	22		415 00	47·00
Cambridge Telephone Co	Rocanville		3,800 00	3,750 00	118 00	183 00	24			65·00
Colfax Tel. Co	Colfax		8,000 00	7,759 00	645 00	559 00	47	1		108·00
Creekside Tel. Co	Springside		6,000 00	5,476 00	250 00	485 00	26			78·00
Collingwood Tel. Co	Semans		10,200 00	10,121 00	327 00	233 00	44			149·00
Clair Tel. Co	Clair		5,500 00	5,184 00	115 00	413 00	26			68·00
Cana Tel. Co	Melville		11,000 00	9,745 00	175 00	70 00	34			120·00
Conger Tel. Co	Traux		11,500 00	11,833 00	635 00	580 00	50	1	225 00	175·00
Carlton Tel. Co	Rosthern		10,500 00	10,600 00	592 00	467 00	40			152·00
Cabri-Southern Tel. Co	Cabri		22,000 00	20,829 00	1,001 00	498 00	79			163·00
Central-Butte Tel. Co	Central-Butte		11,500 00	12,088 00	300 00	60 00	61			142·00
Crosswoods Tel. Co	Southey		15,000 00	14,216 00	500 00	108 00	51			245·00
Cullen Tel. Co	Lampman		10,700 00	10,700 00	330 00	320 00	47	2	235 00	150·00
Clover Hill Tel. Co	Kindersley		8,500 00	8,950 00		50 00	35	1		135·00
Dalesboro Tel. Co	Dalesboro	1,350 00		1,350 00	172 00	72 00	12	1	516 00	30·00
Drinkwater-Briercrest Tel. Co	Drinkwater	1,275 00		1,645 00	697 00	741 00	27	1	30 00	28·00
Dalmeny Tel. Co	Dalmeny	6,000 00		6,000 00	828 00	800 00	78			96·00
Dundurn Tel. Co	Dundurn	4,650 00		5,335 00	661 00	235 00	51			150·00
Dairy-Line Tel. Co	Battleford	500 00		500 00	50 00	30 00	3			10·00
Dee Tel. Co	Abernethy	375 00		375 00		3 00	5			10·00
Duff Tel. Co	Lemberg	1,650 00		1,650 00	120 00	120 00	12			53·00
Deveron Tel. Co	Deveron	3,500 00		3,500 00	502 00	502 00	23	1	70 00	85·00
Davidson-Western Tel. Co	Davidson	1,200 00		1,200 00		110 00	10			24·00
Dewdney Tel. Co	Grande-Coulée	825 00		967 00	150 00	125 00	10			18·00
Dubuc Tel. Co	Dubuc	2,750 00		2,930 00	642 00	462 00	23			65·00
Dafoe-Copeland Tel. Co	Dafoe		8,500 00	6,343 00	457 00	480 00	37	1	180 00	104·00
Dalrymple Tel. Co	Cupar		8,500 00	8,424 00	615 00	415 00	51			99·00
Darwin Tel. Co	Redvers		9,800 00	9,627 00	940 00	712 00	53			164·00
Deep-Lake Tel. Co	Indian-Head		12,300 00	12,218 00	768 00	670 00	52			207·00
Delisle Tel. Co	Delisle		7,500 00	7,296 00	560 00	460 00	56			208·00
Dewey Tel. Co	Macoun		3,100 00	2,779 00	460 00	426 00	26			74·00
Downing Tel. Co	Lajord		1,800 00	1,953 00	23 00	465 00	6			20·00
Drinkwater W. E. Tel. Co	Drinkwater		1,800 00	1,800 00	140 00	126 00	14			28·00
Dubuc-Northern Tel. Co	Dubuc		4,600 00	4,958 00	225 00	214 00	26			60·00
Dumas-Kennedy Tel. Co	Dumas		2,000 00	1,900 00	75 00	56 00	9			26·00
Dummer Tel. Co	Dummer		14,800 00	11,707 00	843 00	716 00	60	2	715 00	179·00
Durham Tel. Co	Wolseley		4,500 00	4,705 00	264 00	293 00	24	1	150 00	62·00
Duval-Dunkeld Tel. Co	Duval		7,800 00	8,129 00	1,210 00	583 00	38	2	400 00	146·00
Duval-Long-Lake Tel. Co	Duval		9,500 00	9,650 00	805 00	837 00	59	1	655 00	178·00
Durban Tel. Co	Swift-Current		5,500 00	5,620 00	133 00	133 00	19			70·00
Dandy-Rose Tel. Co	Kendal		15,000 00	12,516 00	293 00	261 00	57	2	128 00	166·00
Dublin Tel. Co	Zealandia		5,700 00	5,613 00	275 00		31			76·00
Daybreak Tel. Co	Weville		6,000 00	5,740 00	275 00	240 00	29			77·00
Denholm Tel. Co	Denholm		10,500 00	10,348 00	593 00	479 00	47	1	175 00	140·00
Davin Tel. Co	Balgonie		9,500 00	9,290 00	665 00	410 00	43			160·00
Dilke Tel. Co	Dilke		13,500 00	13,085 00	860 00	601 00	64			168·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la longueur en fils, etc.—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Druid Tel. Co.	Druid		6,000 00	5,660 00	145 00	36 00	29			74·00
Dodsland Tel. Co.	Dodsland		4,800 00	4,564 00	505 00	180 00	22			58·00
Edzell Tel. Co.	Saskatoon	4,800 00		5,161 00	712 00	423 00	34			103·00
Eastview Tel. Co.	Pasqua	2,400 00		2,494 00	200 00	200 00	13	1		26·00
Elmore Tel. Co.	Elmore	6,800 00		6,400 00	1,312 00	730 00	83	1	360 00	170·00
Ellisboro Tel. Co.	Ellisboro	3,750 00		3,700 00	288 00	260 00	32			100·00
Elgin Tel. Co.	Moosomin	700 00		700 00	71 00	85 00	9			10·00
Empire Tel. Co.	Carievale	1,120 00		1,064 00	155 00	114 00	13			29·00
Edgeley Tel. Co.	Qu'Appelle	4,500 00		4,236 00	625 00	354 00	34			207·00
Eastline Tel. Co.	Abernethy	1,315 00		1,150 00	72 00	62 00	9			17·00
East-Halbrite Tel. Co.	Halbrite	3,200 00		3,246 00	260 00	150 00	80			50·00
East-Fillmore Tel. Co.	Fillmore	1,900 00		2,055 00	570 00	126 00	16			32·00
East-Weyburn Tel. Co.	Weyburn	522 00		522 00	40 00	55 00	5			10·00
East-Carlyle Tel. Co.	Carlyle	1,250 00		1,290 00	114 00	130 00	10			27·00
Elim Tel. Co.	Rocanville	1,550 00		1,737 00	317 00	374 00	15			41·00
Eagle Creek Tel. Co.	Asquith		10,200 00	9,000 00	584 00	499 00	46			186·00
Earl-Grey-Sylvan Tel. Co.	Earl-Grey		5,200 00	4,029 00	160 00	156 00	23			63·00
East-Borden Tel. Co.	Borden		7,500 00	7,485 00	542 00	405 00	35	1	240 00	145·00
East-Mount Tel. Co.	Strassburg		9,000 00	8,367 00	764 00	922 00	52	1	170 00	144·00
East-Milden Tel Co.	Milden		3,000 00	2,969 00	597 00	230 00	12	2	193 00	32·00
Edelane Tel. Co.	Strassburg		5,700 00	4,825 00	546 00	410 00	30			81·00
Elbow Tel. Co.	Elbow		11,000 00	10,831 00	858 00	595 00	65	1	400 00	153·00
Ellsworth Tel. Co.	Macoun		5,000 00	4,199 00	668 00	457 00	32			84·00
Elstow Tel. Co.	Macoun		11,000 00	10,950 00	1,799 00	1,416 00	53			222·00
Erie Tel. Co.	Craik		1,800 00	1,800 00	120 00	65 00	10			34·00
Ernscliffe Tel. Co.	Wolesley		6,000 00	5,900 00	140 00	159 00	23			94·00
Ethelton Tel. Co.	Kinistino		5,500 00	5,405 00	595 00	582 00	26			90·00
Eyebrow S.W. Tel. Co.	Eyebrow		2,300 00	1,842 00	75 00	65 00	10			16·00
Eddy Tel. Co.	Bulyea		4,000 00	3,806 00	158 00	250 00	26	1	75 00	52·00
Echo Tel. Co.	Langenburg		11,000 00	1,040 00	542 00	536 00	69			207·00
Edge Hill Tel. Co.	Parkbeg		6,800 00	8,652 00	170 00	50 00	33			100·00
Evans Tel. Co.	Briercrest		6,400 00	6,292 00	140 00		29			76·00
Ernfold Tel. Co.	Ernfold		14,000 00	12,715 00	310 00	125 00	52			167·00
Englefeld Tel. Co.	Englefeld		9,500 00	11,125 00	245 00	535 00	49	1	75 00	166·00
Eastern-Star Tel. Co.	Webb		11,100 00	11,085 00	180 00	180 00	41			130·00
Fairlight Tel. Co.	Fairlight	3,887 00		4,035 00	839 00	785 00	29			85·00

Fleming N. Tel. Co.	Fleming	2,825 00		2,878 00	570 00	575 00	31			77·00
Fleming S. Tel. Co.	Fleming	3,625 00		4,100 00	706 00	463 00	46	1	15 00	93·00
Fairmede Tel. Co.	Wapella	3,500 00		3,552 00	776 00	544 00	24	1	75 00	92·00
Forest Tel. Co.	Lumsden	3,125 00		3,125 00	530 00	446 00	32	1	25 00	86·00
Florence Tel. Co	Carnduff	3,335 00		3,020 00	246 00	456 00	32	1	25 00	83·00
Farewell Tel. Co	Tuxford	1,250 00		1,350 00	150 00	85 00	10			20·00
Foam-Lake Tel. Co	Foam-Lake	550 00		750 00	75 00	75 00	15			30·00
Foster Tel. Co.	Abernethy	2,500 00		2,500 00	323 00	154 00	23			46·00
Francis Tel. Co.	Francis	3,600 00		3,625 00	460 00	151 00	29			70·00
Fairview Tel. Co.	Regina	1,025 00		1,145 00	89 00	89 00	8			26·00
Fairplay Tel. Co.	Indian-Head	1,775 00		1,745 00	318 00	25 00	17			42·00
Farmers' Tel. Co.	Herbert	5,750 00		6,450 00	1,389 00	1,352 00	61	2	450 00	130·00
Foxleigh Tel. Co	Régina	2,600 00		2,553 00		144 00	13	1	20 00	58·00
Farmington Tel. Co.	Hanley	1,200 00		1,200 00	55 00	63 00	11			28·00
Francis N. Tel. Co.	Francis	3,500 00		3,390 00	390 00	497 00	26			51·00
Ferndale Tel. Co.	Welwyn	1,925 00		2,400 00	262 00	68 00	21			44·00
Fish-Creek Tel Co.	Aberdeen	1,125 00		1,032 00	96 00	80 00	8			24·00
Fletwold Tel. Co.	Kennedy	3,275 00		3,293 00	325 00	413 00	19	1	50 00	68·00
Fairy-Hill Tel. Co.	Southey		5,200 00	5,197 00	84 00	109 00	28			104·00
Fargo Tel. Co.	Craik		5,400 00	4,461 00	210 00	267 00	22			69·00
Fields Tel. Co.	Heward		2,800 00	2,802 00	150 00	72 00	15			36·00
Findlater Tel. Co.	Findlater		6,000 00	6,133 00	320 00	295 00	39			90·00
Finnie Tel. Co.	Lemberg		5,500 00	5,129 00	240 00	208 00	23			94·00
Fishing-Lake Tel. Co.	Wadena		2,700 00	3,383 00	190 00	175 00	17			47·00
Fletts-Springs Tel. Co.	Melford		28,000 00	27,288 00	1,446 00	1,526 00	125	1	900 00	475·00
Floding Tel. Co.	Midale		5,300 00	5,080 00	223 00	487 00	19			86·00
Forward Tel. Co.	Forward		7,500 00	7,447 00	369 00	558 00	31			103·00
Foxbury Tel. Co.	Craik		8,875 00	8,719 00	475 00	365 00	35			154·00
Francis E. Tel. Co.	Francis		9,000 00	8,146 00	514 00	220 00	42			136·00
Frobisher Tel. Co.	Frobisher		4,000 00	4,300 00	170 00	460 00	17			56·00
Froude Tel. Co.	Froude		7,200 00	7,240 00	661 00	794 00	48			127·00
Flaxcombe N. Tel. Co.	Flaxcombe		2,800 00	2,787 00	95 00	18 00	12			26·00
Floral Tel. Co.	Saskatoon		11,000 00	10,250 00	654 00	168 00	57			184·00
Fillmore Tel. Co.	Fillmore		14,000 00	14,832 00	768 00	517 00	70			208·00
Flaata Tel. Co.	Bromhead		6,600 00	5,800 00	225 00	260 00	21			90·00
Grey-Milestone Tel. Co.	Milestone	2,100 00		2,503 00	337 00	334 00	30			110·00
Golden Flat Tel. Co.	Pitman	3,325 00		3,474 00	331 00	302 00	16			64 00
Glen-Ewen Tel. Co.	Glen-Ewen	9,800 00		9,800 00	2,605 00	1,510 00	94	4	1,410 00	295·00
Greendale Tel. Co.	Boharm	1,350 00		1,067 00	144 00	180 00	9	1	38 00	24·00
Grenfell Tel. Co.	Grenfell	2,290 00		2,236 00	386 00	252 00	18			39·00
Grassmere Tel. Co.	Qu'Appelle	1,500 00		1,500 00	90 00	50 00	13			30·00
Graytown Tel. Co.	Windthorst	2,625 00		3,138 00	409 00	220 00	22	1	37 00	59·00
Glenside Tel. Co.	Glenside	2,550 00		2,816 00	149 00	207 00	19			48·00
Grand-View Tel. Co.	Moosejaw	966 00		910 00		90 00	6		12 00	28·00
Grangers Tel. Co.	Delisle	1,700 00		1,425 00	144 00	159 00	13			32·00
Grand-Prairie Tel. Co.	Eyebrow	1,800 00		1,925 00	547 00	464 00	19			42·00
Garden-Valley Tel. Co.	Outlook		4,000 00	3,842 00	507 00	707 00	23			57 00
Gartmore-Zorra Tel. Co.	Calder		6,000 00	6,000 00	138 00	125 00	23		15 00	74·00
Gerald Tel. Co.	Gérald		6,000 00	6,000 00	250 00	240 00	29			71·00
Gilead Tel. Co.	Hanley		1,800 00	1,766 00	30 00	50 00	10			24·00
Gledhow Tel. Co.	Delisle		10,200 00	9,832 00	702 00	879 00	38	2	540 00	148·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
Glen-Adélaide Tel. Co	Wawota		7,700 00	7,795 00	433 00	375 00	39			136·00
Glenavon N. Tel. Co	Glenavon		1,500 00	1,520 00	140 00	87 00	14			30·00
Glenavon S. Tel. Co	Glenavon		16,000 00	17,364 00	945 00	459 00	84	2	250 00	258·00
Glenavon E. Tel. Co	Glenavon		2,400 00	2,340 00	55 00	17 00	9			22·00
Glenford Tel. Co	Glenside		7,000 00	6,800 00	536 00	350 00	35			110·00
Glenrose Tel. Co	Battleford		11,000 00	10,820 00	900 00	558 00	35			127·00
Good-Hope Tel. Co	Waldron		12,700 00	12,200 00	889 00	555 00	61			167·00
Goodwater Tel. Co	Goodwater		7,700 00	7,209 00	230 00	310 00	40			118·00
Gores Tel. Co	Ogema		2,000 00	1,857 00	70 00	65 00	7			36·00
Govan Tel. Co	Govan		16,500 00	17,712 00	2,268 00	2,114 00	106	1	1,200 00	287·00
Graham-Chatworth Tel. Co	Saltcoats		10,200 00	10,208 00	451 00	384 00	46			178·00
Grand-Bend Tel. Co	Weyburn		7,000 00	7,110 00	110 00	267 00	31			102·00
Great-Deer Tel. Co	Borden		11,000 00	10,620 00	641 00	536 00	70	2	355 00	178·00
Great-West Tel. Co	Wapella		4,000 00	4,062 00	100 00	70 00	20			46·00
Green-Farm Tel. Co	Herbert		8,200 00	8,498 00	470 00	430 00	49			156·00
Guernsey Tel. Co	Guernsey		21,000 00	17,460 00	652 00	782 00	85	1	100 00	275·00
Glenada Tel. Co	Stoughton		13,000 00	13,304 00	196 00	371 00	62			220·00
Great-Bend Tel. Co	Radisson		7,000 00	7,755 00	441 00	375 00	40			116·00
Grovenland Tel. Co	Lanigan		2,500 00	2,068 00	120 00	65 00	12			30·00
Garnock Tel. Co	Kelliher		13,000 00	13,256 00	457 00	280 00	46			165·00
Gladstone Tel. Co	Béthune		15,400 00	14,610 00	506 00	528 00	75	1	150 00	229·00
Gideon Tel. Co	Saskatoon		7,000 00	7,163 00	165 00	467 00	30			100·00
Glen-Eagle Tel. Co	Asquith		8,000 00	8,131 00	145 00		29			128·00
Glen-Morris Tel. Co	Carlyle		10,500 00	10,605 00	565 00	415 00	56			146·00
Green-Prairie Tel. Co	Central-Butte		29,500 00	32,216 00	535 00	246 00	123			492·00
Hay-Creek Tel. Co	Maple-Creek	950 00		900 00	84 00	35 00	7			31·00
Hanley Tel. Co	Hanley	2,930 00		2,930 00	403 00	231 00	17			67·00
Huron & Clinton Tel. Co	Tuxford	3,400 00		3,724 00	49 00	579 00	26			85·00
Hill-Farm Tel. Co	Lemberg	4,125 00		4,450 00	320 00	328 00	32	2	45 00	98·00
Hepburn Tel. Co	Hepburn	6,800 00		6,476 00	544 00	522 00	68			156·00
Huronville Farmers' Tel. Co	Huronville	3,850 00		3,808 00	341 00	320 00	32			88·00
Hope Tel. Co	Abernethy	875 00		860 00			5			10·00
Heward Tel. Co	Heward	4,800 00		4,800 00	507 00	500 00	42			85·00
Highview Tel. Co	Dumas	3,000 00		3,760 00	650 00	252 00	27	2	40 00	72·00
Haldonia Tel. Co	Francis	1,175 00		858 00	90 00	202 00	10			20 00
Heil's-Lake Tel. Co	Lemberg	2,525 00		2,150 00	120 00	107 00	20			54·00

Hursh Tel. Co.	Macoun	800 00		823 00	141 00	177 00	9			18·00
Hazelcliffe Tel. Co.	Hazelcliffe	1,600 00		1,610 00	284 00	411 00	19	1	53 00	42·00
Hayes Tel. Co.	Nokomis	800 00		847 00	80 00	86 00	8			15·00
Hallville Tel. Co.	Aylesbury		10,000 00	9,950 00	771 00	665 00	50	1	600 00	190·00
Hanson Tel. Co.	Lajord		4,000 00	3,981 00	365 00	360 00	20			46·00
Heron Tel. Co.	Maryfield		5,200 00	5,633 00	247 00	278 00	27			95·00
High-Ridge Tel. Co.	Kennedy		2,800 00	2,510 00	109 00	133 00	13			37·00
Hildahl Tel. Co.	Estevan		6,100 00	6,081 00	272 00	272 00	26			106·00
Hillcrest Tel. Co.	Bladworth		2,500 00	3,025 00	55 00	93 00	12			73·00
Hillsdale Tel. Co.	Simpson		4,950 00	4,950 00	322 00	299 00	23			90·00
Hume Tel. Co.	Hume		4,000 00	3,530 00	98 00	108 00	20			44·00
Huron Tel. Co.	Tugaske		7,500 00	7,379 00	308 00	211 00	44			150·00
Hillier Tel. Co.	Stoughton		12,000 00	10,334 00	240 00	180 00	47			178·00
Hyde Tel. Co.	Neudorf		1,800 00	1,895 00	80 00	78 00	8			27·00
Hawarden Tel. Co.	Hawarden		10,000 00	10,649 00	1,380 00	778 00	57			142·00
Hub Tel. Co.	Kennedy		2,000 00	1,950 00		14 00	10			24·00
Horse-Lake Tel. Co.	Kelliher		9,500 00	9,787 00	1,040 00	331 00	33			133·00
Harris Tel. Co.	Harris		31,000 00	32,059 00	2,300 00	285 00	139	1	145 00	491·00
Hillesden Tel. Co.	Windthorst		10,500 00	10,610 00	251 00	286 00	36			134·00
Hohenden Tel. Co.	Langenburg		5,800 00	5,414 00	265 00	258 00	26			75·00
International Tel. Co.	North-Portal	700 00		688 00	102 00	79 00	10			22·00
Inglewood Tel. Co.	Qu'Appelle	5,000 00		5,064 00	917 00	333 00	41			106·00
Ideal Tel. Co.	Griffin		6,800 00	6,855 00	163 00	162 00	27	1	60 00	96·00
Industrial Tel. Co.	Bradwell		2,000 00	1,978 00	122 00	111 00	12			22·00
Ingleside Tel. Co.	Marchwell		4,600 00	4,660 00	120 00	100 00	30			81·00
Innes Tel. Co.	Griffin		5,000 00	4,766 00	218 00	245 00	30	1	140 00	65·00
Ivanhoe Tel. Co.	Moosomin		3,800 00	3,690 00	250 00	180 00	31			63·00
Idylwylde Tel. Co.	Melfort		500 00	500 00	57 00	58 00	5			11·00
Ituna Tel. Co.	Ituna		9,000 00	7,896 00	205 00	40 00	37			110·00
Iola Tel. Co.	Kindersley		7,200 00	7,392 00	382 00	175 00	31			95·00
Juniata Tel. Co.	Asquith		5,900 00	5,900 00	520 00	534 00	39	1	45 00	83·00
Jesmond Tel. Co.	Gravelbourg		9,500 00	9,131 00	250 00	353 00	42			130·00
Kenlis Tel. Co.	Kenlis	1,250 00		1,250 00	225 00	45 00	15	1	30 00	34·00
Kenilworth Tel. Co.	Pense	1,200 00		1,126 00	148 00	194 00	13			25·00
Kinley Tel. Co.	Kinley	1,375 00		1,667 00	217 00	190 00	11	1	135 00	28·00
Kendalton Tel. Co.	Wapella	1,250 00		1,250 00	180 00	109 00	10			30·00
King-Edward Tel. Co.	Régina	1,475 00		1,870 00	120 00	208 00	12			12·00
Key-West Tel. Co.	Omega	4,100 00		4,100 00	456 00	425 00	38			94·00
Kindersley Tel. Co.	Kindersley	1,900 00		1,900 00	132 00	164 00	17	1	50 00	45·00
Kennedy-High-View Tel. Co.	Kennedy	1,600 00		1,400 00	180 00	75 00	10			32·00
Kaiser Tel Co.	Windthorst		2,250 00	2,374 00	155 00	182 00	15			32·00
Kandahar Tel. Co.	Kandahar		8,000 00	6,542 00	478 00	382 00	42	1	200 00	82·00
Kansas Tel. Co.	Drake		16,900 00	15,919 00	489 00	607 00	102	1	50 00	246·00
Keelerville Tel. Co.	Keeler		8,800 00	8,856 00	851 00	459 00	52	1	360 00	152·00
Kenaston Tel. Co.	Kenaston		11,000 00	10,717 00	661 00	795 00	54	2	400 00	160·00
Khedive Tel. Co.	Khédive		12,100 00	12,721 00	932 00	960 00	75	1	470 00	216·00
Kindred Tel. Co.	Holdfast		5,000 00	5,032 00	410 00	165 00	28			70·00
Kingsley Tel. Co.	Windthorst		6,100 00	5,485 00	287 00	187 00	27			72·00
Kronan Tel. Co.	Kronan		8,000 00	7,217 00	1,035 00	815 00	40	1	105 00	104·00
Kilmory Tel. Co.	Watrous		4,300 00	4,160 00	105 00	79 00	21			46·00
Kent Tel. Co.	Davidson		6,900 00	6,862 00	109 00	130 00	32			85·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Keddleston Tel. Co	Keddleston		7,800 00	7,649 00	250 00	125 00	50			94·00
Kalamazoo Tel. Co	Mortlach		8,500 00	9,135 00	235 00	75 00	47			124·00
Long-Grade Tel. Co	Milestone	780 00		775 00			12			23·00
Lang-Mutual No. 1 Tel. Co	Lang	630 00		630 00		80 00	17			24·00
" No. 2 "	"	850 00		595 00	204 00	204	17			32·00
" No. 3 "	"	1,050 00		1,500 00	450 00		25			34·00
" No. 4 "	"	1,300 00		1,300 00	130 00	100 00	27			28·00
" No. 5 "	"	1,500 00		1,500 00			30			34·00
Lake-Centre Tel. Co	Strassburg	6,000 00		5,500 00	514 00	510 00	46	1	400 00	150·00
Laird Tel. Co	Laird	5,700 00		7,030 00	1,755 00	1,143 00	66	1	550 00	130·00
Lac-Qui-Parle Tel. Co	Midale	7,000 00		7,000 00	916 00	700 00	66	1	26 00	171·00
Lumsden-Beach Tel. Co	Lumsden	2,400 00		1,725 00	315 00	293 00	19	1	75 00	37·00
Lake Tel. Co	Abernethy	600 00		650 00	80 00	100 00	8			16·00
Livingstone Tel. Co	Brownlee	1,350 00		1,312 00	72 00	77 00	11			25 00
Laura Tel. Co	Laura	7,900 00		6,810 00	2,348 00	1,582 00	76	1	785 00	136·00
Little-Bluff Tel. Co	Moosomin	1,525 00		2,165 00	250 00	132 00	15			43·00
Lorette Tel. Co	Dalmeny	700 00		681 00		5 00	7			14·00
Lorlie Tel. Co	Lorlie	1,650 00		1,581 00	50 00	164 00	13			36·00
Last-Mountain Tel. Co	Semans	3,700 00		3,809 00	687 00	455 00	29			83·00
Lajord Tel. Co	Lajord		3,800 00	3,713 00	335 00	250 00	21			50·00
Lampman Tel. Co	Lampman		8,000 00	7,942 00	686 00	701 00	54			120·00
Lampman, N. Tel. Co	"		4,500 00	4,654 00	250 00	268 00	24			76 00
Landon Tel. Co	"		5,700 00	5,146 00	350 00	476 00	28			76·00
Longbank Tel. Co	Longbank		7,700 00	7,620 00	480 0	380 00	53	1	150 00	128·00
Lanigan Tel. Co	Lanigan		2,000 00	1,992 00	99 00	56 00	11			22·00
Latham Tel. Co	Osage		6,200 00	5,004 00	176 00	277 00	28			105·00
Lewiswyn Tel. Co	Raymore		10,500 00	10,660 00	392 00	445 00	49			176·00
Little-Manitou Tel. Co	Watrous		3,700 00	2,245 00	80 00	165 00	16			27·00
Lockwood Tel. Co	Lockwood		1,700 00	17,200 00	634 00	352 00	99			209·00
Lovat Tel. Co	Lovat		2,500 00	2,365 00	65 00	62 00	12			15·00
Luton Tel. Co	Dubuc		4,000 00	4,027 00	217 00	54 00	24			70·00
Lynne Tel. Co	Langham		7,300 00	7,258 00	825 00	903 00	34			112·00
Lone-Corner Tel. Co	Qu'Appelle		3,500 00	3,350 00	202 00	177 00	15			58·00
Lewvan Tel. Co	Lewvan		7,200 00	7,021 00	565 00	507 00	36			101·00
Loch-Ayr Tel. Co	Béthune		5,800 00	5,902 00	1,302 00	1,123 00	37			78·00
Logberg Tel. Co	Calder		5,300 00	4,442 00	110 00	127 00	16			56·00

Lakeview Tel. Co.	Markinch		2,200 00	2,207 00	140 00	152 00	14			31·00
Longlaketon Tel. Co.	Silton		3,200 00	3,055 00	215 00	62 00	20			52·00
Landshut Tel. Co.	Langenburg		4,000 00	4,224 00	215 00		21			64·00
Lanigan, N. W. Tel. Co.	Lanigan		4,800 00	5,030 00	253 00	250 00	22			47·00
Liberty Tel. Co.	Liberty		5,500 00	5,374 00	258 00	393 00	36			82·00
Maple Leaf Tel. Co.	Tuxford	3,250 00		3,200 00	200 00	437 00	24			68·00
Moosomin E. Tel. Co.	Moosomin	850 00		850 00	182 00	187 00	12			16·00
Moosomin Tel. Co.	Moosomin	3,600 00		4,244 00	797 00	362 00	48			137·00
McTaggart Tel. Co.	McTaggart	5,725 00		6,747 00	1,313 00	1,089 00	53	2	900 00	126·00
Moosejaw, Granton & Blue Hills Tel. Co	Moosejaw	5,650 00		6,749 00	1,247 00	1,135 00	59			220·00
Moose Mountain Tel. Co.	Arcola	4,875 00		4,875 00	836 00	510 00	40			146 00
Moosejaw Enterprise Tel. Co.	Moosejaw	1,175 00		1,069 00	200 00	150 00	10	1	140 00	18·00
Minnesota Tel. Co.	Vanscoy	3,425 00		3,558 00	2,554 00	252 00	42			75·00
Markinch Tel. Co.	Markinch	2,350 00		3,272 00	494 00	256 00	24			62·00
McFarlane Tel. Co.	Nokomis	1,200 00		1,380 00		111 00	12			30·00
Meadowvale Tel. Co.	Saltcoats	550 00		470 00	98 00	67 00	8			17·00
McLean Tel. Co.	McLean	1,500 00		1,800 00	132 00	156 00	21			35 00
Midway Tel. Co.	Strasburg	1,750 00		1,350 00			14			35 00
Mount Pisgah Tel. Co.	Balcarres	600 00		510 00	86 00	80 00	8			18 00
Maple Grove Tel. Co.	Cupar	1,025 00		1,025 00	125 00	110 00	10			24·00
Markinch, N. Tel. Co.	Markinch	1,600 00		1,600 00	160 00	82 00	16			37·00
Markinch, S. Tel. Co.	Markinch	1,100 00		1,356 00	111 00	73 00	11			27·00
Mountain Side Tel. Co.	Strassburg	500 00		489 00	70 00	52 00	5			11·00
Manor Tel. Co.	Manor		15,000 00	16,117 00	635 00	673 00	92	1	180 00	238·00
Maple Valley Tel. Co.	Davidson		10,500 00	10,811 00	345 00	240 00	28			225·00
Marquis Tel. Co.	Marquis		11,600 00	10,630 00	977 00	957 00	66	2	500 00	147·00
Maryfield Tel. Co.	Maryfield		7,000 00	6,530 00	270 00	467 00	36	1	32 00	117·00
Maymont Tel. Co.	Maymont		9,000 00	8,644 00	479 00	485 00	50	1	330 00	74·00
McGregor Tel. Co.	Macoun		4,200 00	4,049 00	562 00	518 00	31			70·00
Morrington Tel. Co.	Kindersley		4,150 00	4,203 00	216 00	189 00	18			56·00
Morris Tel. Co.	Osage		5,500 00	5,227 00	305 00	298 00	30			82 00
Morse Tel. Co.	Morse		15,000 00	13,775 00	887 00	1,055 00	76	1	315 00	269·00
Moose Creek Tel. Co.	Carlyle		18,000 00	17,740 00	925 00	820 00	84	1	240 00	276 00
Mair Tel. Co.	Fairlight		11,400 00	11,055 00	537 00	645 00	43			210 00
Montgomery Tel. Co.	Kennedy		4,500 00	5,385 00	325 00	303 00	25	1	135 00	74 00
Meskanaw Tel. Co.	Kinistino		9,600 00	9,515 00	420 00	375 00	38	1	73 00	176 00
Marienthal Tel. Co.	Torquay		17,000 00	15,688 00	145 00	408 00	85	1	170 00	259·00
Moon Lake Tel. Co.	Saskatoon		2,500 00	2,647 00	120 00	120 00	13			25·00
Montmartre Tel. Co.	Montmartre		5,500 00	5,562 00	523 00	306 00	30			76·00
Middleton Tel. Co.	Earl-Grey		9,500 00	9,168 00	225 00	340 00	40			141·00
Marine Tel. Co.	Torquay		11,800 00	11,105 00	380 00	350 00	45			203·00
Mountain View Tel. Co.	Windthorst		11,500 00	11,637 00	195 00	60 00	32			183 00
Mount Forest Tel. Co.	Melford		7,000 00	6,557 00	485 00	197 00	25	1	60 00	52 00
North Regina Tel. Co.	Regina	525 00		646 00	50 00		6			9·00
North Clarievale Tel. Co.	Clarievale	975 00		901 00	154 00	78 00	14			22·00
North Portal, Tel. Co.	N.-Portal	2,275 00		2,538 00	534 00	302 00	29			71 00
North Weyburn Tel. Co.	Weyburn	4,025 00		3,975 00	909 00	175 00	36			88 00
North Pense Tel. Co.	Pense	6,800 00		6,200 00	1,590 00	1,145 00	74			200·00
North Aberdeen Tel. Co.	Aberdeen	525 00		517 00	60 00	170 00	5			10 00
North Halbrite Tel. Co.	Halbrite	3,600 00		4,202 00	285 00	303 00	21			66·00
North Yorkton Tel. Co.	Yorkton	5,000 00		5,686 00	520 00	410 00	45			150 00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombr.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
North Antler Tel. Co.	Antler	2,500 00		2,500 00	210 00	217 00	20			58·00
North Star Tel. Co.	Wapella	1,375 00		1,375 00	20 00	25 00	11			35 00
North Kisbey Tel. Co.	Kisbey	5,075 00		7,119 00	617 00	814 00	43	1	365 00	95·00
North Craven Tel. Co.	Craven	3,075 00		2,893 00	365 00	111 00	23			55·00
North Wideawake Tel. Co.	Fort-Qu'Appelle	1,582 00		1,582 00	90 00	38 00	9			30·00
North Langham Tel. Co.	Langham	450 00		432 00	69 00	46 00	5			10·00
N. E. Weyburn Tel. Co.	Weyburn	1,200 00		1,050 00	55 00	121 00	11			21·00
Nutana Tel. Co.	Saskatoon	900 00		675 00	70 00	70 00	7			10·00
New Steinbach Tel. Co.	Aberdeen	1,500 00		1,040 00	49 00	47 00	8			32·00
New Hastings Tel. Co.	Moosomin	2,050 00		2,490 00	462 00	406 00	21			55 00
Nakomis Tel. Co.	Nokomis	2,500 00		2,705 00	90 00	54 00	18			52·00
Newberry Tel. Co.	Archive	3,375 00		3,277 00	449 00	437 00	29	1		54 00
Naisberry Tel. Co.	Melford		7,500 00	7,730 00	485 00	549 00	53		75 00	116·00
Neidpath Tel. Co.	Herbert		13,000 00	13,040 00	582 00	593 00	70	2	342 00	192·00
New Imperial Tel. Co.	Imperial		26,000 00	29,000 00	3,190 00	4,272 00	160		900 00	560·00
North Bienfait Tel. Co.	Bienfait		7,300 00	5,850 00	800 00	800 00	29			82 00
North Churchbridge Tel. Co.	Churchbridge		11,000 00	11,300 00	365 00	208 00	55	1	104 00	226·00
North Redvers Tel. Co.	Redvers		17,800 00	17,667 00	1,479 00	1,123 00	76			181·00
North Tyvan Tel. Co.	Tyvan		1,500 00	1,314 00	64 00	48 00	8			20·00
North Benson Tel. Co.	Benson		13,000 00	12,108 00	578 00	624 00	55	1	300 00	178·00
New Deloraine Tel. Co.	Davidson		10,000 00	9,993 00	169 00	53 00	52			178·00
Narrow Lake Tel. Co.	Wilkie		14,000 00	12,473 00	206 00	315 00	53			218·00
North Forget Tel. Co.	Forget		9,500 00	9,295 00	432 00	496 00	40			143·00
North Candiac Tel. Co.	Candiac		1,600 00	1,461 00	50 00	65 00	10			18·00
Neelby Tel. Co.	Kipling		3,200 00	3,300 00	100 00		20			51·00
North Lanigan Tel. Co.	Lanigan		14,000 00	13,990 00	575 00	375 00	49			241·00
North Ceylon Tel. Co.	Ceylon		9,000 00	9,427 00	394 00	308 00	44			99·00
North Ernfold Tel. Co.	Ernfold		4,000 00	3,700 00	165 09	75 00	14			51·00
North Tel. Co.	Neudorf		4,000 00	4,020 00	70 00	46 00	14			54·00
Okobena Tel. Co.	Drinkwater	1,000 00		1,000 00	190 00	174 00	16			18·00
Oxbow Tel. Co.	Oxbow	10,000 00		10,546 00	2,665 00	2,388 00	103	1	600 00	341·00
Overbrook Tel. Co.	Eyebrow	2,100 00		2,130 00	86 00	81 00	20			58·00
Odessa Tel. Co.	Odessa		11,000 00	11,159 00	560 00	484 00	69			149 00
Outram Tel. Co.	Outram		4,800 00	4,838 00	145 00	190 00	26			62 00
O. K. Tel. Co.	Colgate		3,500 00	3,356 00	88 00	132 00	16	1	35 00	36·00
Orange View Tel. Co.	Watrous		4,500 00	4,210 00	115 00	75 00	21			54 00

Ormiston Tel. Co	Qu'Appelle	......	3,200 00	3,332 00	101 00	92 00	13	......	......	39 00
Oak Hill Tel. Co	Melville	......	9,700 00	17,664 00	235 00	465 00	63	1	240 00	296·00
Old Guard Tel. Co	Moosejaw	......	2,400 00	2,190 00	75 00	153 00	10	......	......	36·00
Prairie Home Tel. Co	Craik	1,800 00	......	2,000 00	284 00	151 00	16	......	......	44·00
Pioneer Tel. Co	Moosejaw	1,375 00	......	1,375 00	150 00	135 00	10	......	......	16·00
Pheasant Plains Tel. Co	Blackwood	1,675 00	......	2,286 00	56 00	60 00	11	......	......	34·00
Pheasant Creek Tel. Co	Lemberg	2,625 00	......	2,665 00	241 00	314 00	22	1	50 00	92·00
Pheasant Forks Tel. Co	Lemberg	1,800 00	......	1,400 00	145 00	88 00	12	1	50 00	30·00
Pasqua Tel. Co	Moosejaw	900 00	......	900 00	40 00	......	8	......	......	14·00
Pasqua, S.E. Tel. Co	Moosejaw	1,500 00	......	1,500 00	......	......	8	......	......	22·00
Pengarth Tel. Co	Strassburg	2,900 00	......	2,844 00	280 00	138 00	20	1	60 00	120·00
Prairieville Tel. Co	Swift-Current	1,000 00	......	1,000 00	296 00	172 00	12	......	......	22·00
Prospect Tel Co	Weyburn	1,450 00	......	1,178 00	150 00	75 00	10	......	......	27·00
Park Tel. Co	Watrous	700 00	......	680 00	90 00	93 00	9	......	......	12·00
Prairieview Tel. Co	Eyebrow	2,600 00	......	2,300 00	120 00	100 00	17	......	......	55·00
Prosperity Tel. Co	Prosperity	1,800 00	......	1,450 00	250 00	171 00	12	......	......	31·00
Poplar Grove Tel. Co	Wolseley	1,625 00	......	1,612 00	116 00	176 00	12	1	150 00	36·00
Pangman Tel. Co	Pangman	7,375 00	......	7,408 00	652 00	455 00	53	1	450 00	120·00
Potter Tel. Co	Tyvan	625 00	......	500 00	50 00	38 00	5	......	......	11·00
Paswegin Tel. Co	Paswegin	......	6,500 00	6,234 00	217 00	141 00	34	......	......	112·00
Pelly Tel. Co	Pelly	......	1,200 00	1,200 00	310 00	50 00	6	......	......	10·00
Pheasant Hills Tel. Co	Melville	......	11,600 00	11,683 00	310 00	409 00	48	......	......	177·00
Phoenix Tel. Co	Wapella	......	6,200 00	5,920 00	145 00	135 00	27	......	......	83·00
Pibrock Tel. Co	Regina	......	22,200 00	23,215 00	678 00	751 00	94	1	200 00	416·00
Pleasant Valley Tel. Co	Bladwroth	......	8,000 00	8,044 00	170 00	398 00	38	......	......	198·00
Pleasant View Tel. Co	Briercrest	......	7,000 00	6,837 00	576 00	134 00	32	......	......	108·00
Plymouth Tel. Co	Watrous	......	4,200 00	4,174 00	135 00	134 00	17	......	......	68·00
Prairie Tel. Co	Tate	......	3,200 00	2,733 00	180 00	76 00	16	......	......	33·00
Prairie Lea Tel. Co	Creelman	......	4,700 00	4,693 00	275 00	290 00	29	......	......	114·00
Prairie Lily Tel. Co	Rouleau	......	4,000 00	3,870 00	240 00	249 00	20	......	......	53·00
Progressive Tel. Co	Bradwell	......	2,200 00	1,875 00	832 00	456 00	12	......	......	20·00
Parkbeg Tel. Co	Parkbeg	......	7,700 00	7,712 00	170 00	220 00	34	......	......	123·00
Petrolia Tel. Co	Moosejaw	......	3,000 00	3,174 00	180 00	177 00	13	......	......	44·00
Patience Lake Tel. Co	Saskatoon	......	9,500 00	9,957 00	401 00	323 00	44	......	......	168·00
Pelican Tel. Co	Mortlach	......	10,000 00	9,942 00	510 00	380 00	53	......	......	143·00
Penzance Tel. Co	Penzance	......	13,400 00	13,225 00	722 00	656 00	74	......	......	182·00
Prairie Queen Tel. Co	Kamsack	......	7,300 00	6,942 00	320 00	282 00	27	......	......	82·00
Quill Plains Tel. Co	Watson	......	14,000 00	14,068 00	237 00	306 00	70	......	......	260·00
Regina-Grand View Tel Co	Kronan	4,025 00	......	4,288 00	583 00	456 00	23	......	......	91·00
Rouleau	Rouleau	1,725 00	......	1,277 00	313 00	308 00	25	1	80 00	32·00
Riverside Tel. Co	Rouleau	625 00	......	653 00	120 00	110 00	9	......	......	17·00
Rose Plains Tel. Co	Regina	3,100 00	......	3,100 00	384 00	338 00	24	......	......	60·00
Rose Valley Tel. Co	Indian-Head	4,025 00	......	4,098 00	676 00	525 00	37	......	......	97·00
Rough Bank Tel. Co	Halbrite	1,725 00	......	1,981 00	391 00	281 00	24	......	......	78·00
Regina Beach Tel. Co	Lumsden	2,500 00	......	2,500 00	315 00	325 00	21	......	......	112·00
Riga Tel. Co	Riga	1,600 00	......	1,800 00	280 00	169 00	14	......	......	57·00
Red Fox Valley Tel. Co	Sintalute	3,375 00	......	3,115 00	402 00	428 00	21	1	20 00	55·00
Rufus Tel. Co	Pense	1,100 00	......	963 00	......	182 00	11	......	......	21·00
Rocanville Tel. Co	Rocanville	6,000 00	......	6,400 00	1,100 00	694 00	58	......	......	116·00
Rudolph Tel. Co	Rouleau	1,275 00	......	1,649 00	419 00	121 00	15	......	......	30·00
Ruby Tel. Co	Aylesbury	1,100 00	......	1,100 00	90 00	82 00	9	......	......	20·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
Rosthern Tel. Co.	Laird	5,800 00		5,100 00	700 00	420 00	35			116·00
Reciprocity Tel. Co.	Pense	700 00		830 00	108 00	75 00	9			13·00
Richfarms Tel. Co.	Nokomis	5,800 00		5,800 00	607 00	411 00	49			74·00
Rainton Tel. Co.	Rainton		6,300 00	6,089 00	414 00	392 00	31			85·00
Raymore Tel. Co.	Raymore		9,500 00	9,022 00	537 00	334 00	40			106·00
Redrows Tel. Co.	Balcarres		1,200 00	1,186 00	38 00	35 00	6			19·00
Regal Tel. Co.	Swift-Current		8,300 00	8,300 00	145 00	111 00	32			121·00
Renown Tel. Co.	Watrous		11,000 00	10,500 00	275 00	105 00	54			115·00
Rhein Tel. Co.	Rhein		4,000 00	3,850 00	260 00	142 00	16			66·00
Riceton Tel. Co.	Riceton		13,000 00	11,600 00	1,754 00	1,449 00	60	1	620 00	252·00
Rich Prairie Tel. Co.	Bienfait		6,200 00	5,763 00	230 00	138 00	23			88·00
Rockland Tel. Co.	Semans		4,450 00	4,310 00	284 00	171 00	22			66·00
Rowletta Tel. Co.	Caron		4,100 00	4,100 00	128 00	80 00	16			71·00
Raxboro Tel. Co.	Griffin		4,300 00	4,341 00	159 00	130 00	21			98·00
Rugg Tel. Co.	Outram		7,000 00	7,145 00	271 00	223 00	33	2	120 00	186·00
Rozilee Tel. Co.	Shellbrook		8,000 00	7,680 00	50 00	66 00	41			115·00
Rosebank Tel. Co.	Carnduff		5,500 00	5,423 00	120 00	35 00	20			80·00
River Ayr Tel. Co.	Broadview		2,500 00	2,500 00	70 00	20 00	10			36·00
Ruddell Tel. Co.	Ruddell		6,000 00	5,989 00	302 00	227 00	32			84·00
Rockhaven Tel. Co.	Rockhaven		11,500 00	12,385 00	347 00	321 00	77	1	100 00	200·00
Roll Tel. Co.	Qu'Appelle		1,500 00	1,305 00	110 00	85 00	8			16·00
Roger Tel. Co.	Gainsboro		1,700 00	1,600 00	80 00	75 00	8			22·00
Rosetown N. Tel. Co.	Rosetown		11,000 00	10,486 00	480 00	100 00	36			127·00
Riverbank Tel. C.	Cabri		12,000 00	10,757 00	600 00	285 00	39			144·00
Range Line Tel. Co.	Gravelbourg		12,000 00	12,032 00	260 00	75 00	57			144·00
River Park Tel. Co.	Aberdeen		4,800 00	4,490 00	215 00	50 00	21			60·00
Riverdene Tel. Co.	Cabri		8,300 00	6,474 00	370 00	105 00	37			99·00
Round Lake Tel. Co.	Dubuc		5,000 00	4,751 00	206 00	142 00	20			65·00
Red Jacket Tel. Co.	Moosomin		4,500 00	4,000 00	248 00	182 00	19			30·00
Saskatchewan Government Telephones	Regina		5,671,106 68	5,671,106 68	908,697 62	472,831 37	*20,140	476	369,365,40	115,780·00
Sutherland Tel. Co.	Saskatoon	1,200 00		1,200 00	96 00	92 00	8			20·00
Swanston Tel. Co.	Govan	8,650 00		10,117 00	2,704 00	1,008 00	63			254·00
Springcreek-Coverdale Tel. Co.	Moosomin	3,875 00		4,755 00	604 00	244 00	30			94·00
Saltcoats Tel. Co.	Saltcoats	6,975 00		9,595 00	1,075 00	973 00	84			288·00
Sunnyhill Tel. Co.	Briercrest	2,500 00		2,675 00	357 00	133 00	21			92·00
Silverton Tel. Co.	Carnduff	1,825 00		1,825 00	575 00	125 00	23			46·00

Stony Beach Tel. Co.	Belle-Plaine	5,700 00	....	5,252 00	660 00	549 00	58	2	360 00	198·00
Summerside Tel. Co.	Caron	4,200 00	....	4,200 00	544 00	528 00	34	1	100 00	114·00
South Antler Tel. Co.	Carnduff	1,100 00	....	1,100 00	154 00	117 00	13	....	....	26·00
South Regina Tel. Co.	Regina	1,000 00	....	939 00	155 00	85 00	9	....	....	18·00
Stoughton Tel. Co.	Stoughton	4,900 00	....	4,931 00	618 00	152 00	49	....	....	94·00
Sedley Tel. Co.	Sedley	2,975 00	....	3,175 00	362 00	357 00	29	....	....	86·00
Spring Coulee Tel. Co.	Sintaluta	1,375 00	....	1,232 00	278 00	132 00	11	....	....	24·00
Sunny South Tel. Co.	Indian-Head	1,250 00	....	1,300 00	252 00	151 00	14	....	....	31·00
S. Carievale Tel. Co.	Carievale	1,125 00	....	1,026 00	150 00	162 00	15	....	....	26·00
Stanley Tel. Co.	Moosomin	1,000 00	....	1,075 00	192 00	62 00	12	....	....	28·00
Springdale Tel. Co.	Regina	1,725 00	....	1,509 00	110 00	99 00	12	....	....	28·00
S. Gainsboro Tel. Co.	Gainsboro	2,600 00	....	2,600 00	260 00	325 00	26	....	....	72·00
S. Welwyn Tel. Co.	Welwyn	1,100 00	....	1,450 00	....	65 00	11	....	....	16·00
Sherwood Tel. Co.	Regina	4,375 00	....	4,000 00	370 00	381 00	33	1	26 00	93·00
S. Pense Tel. Co.	Pense	1,200 00	....	1,181 00	117 00	185 00	11	1	25 00	32·00
St. Andrews Tel. Co.	Wapella	1,100 00	....	1,095 00	190 00	118 00	11	....	....	32·00
Sarawak Tel. Co.	Belle-Plaine	1,200 00	....	1,200 00	60 00	30 00	12	12	....	22·00
S. Arcola Tel. Co.	Arcola	4,375 00	....	4,375 00	1,085 00	1,775 00	34	1	....	109·00
Stewart Valley-Leinan Tel. Co.	Swift-Current	2,150 00	....	2,150 00	168 00	135 00	12	....	....	50·00
Sunrise Tel. Co.	Grande-Coulée	1,200 00	....	910 00	....	110 00	12	....	....	14·00
Summerhill Tel. Co.	Grenfell	1,500 00	....	1,240 00	257 00	122 00	12	....	....	26·00
Superior Tel. Co.	Swift-Current	1,750 00	....	1,750 00	....	156 00	13	....	....	32·00
Sydenham Tel. Co.	Guernsey	2,050 00	....	2,100 00	398 00	308 00	21	1	59 00	47·00
Summerberry Tel. Co.	Summerberry	5,275 00	....	5,000 00	125 00	255 00	42	....	....	99·00
S. Boharm Tel. Co.	Moosejaw	1,467 00	....	1,390 00	90 00	97 00	9	....	....	26·00
Semans Tel. Co.	Semans	5,550 00	....	5,410 00	435 00	313 00	40	....	....	116·00
Strassburg Tel. Co.	Strassburg	450 00	....	428 00	60 00	47 00	6	....	....	6·00
Sunny North Tel. Co.	Southey	1,250 00	....	1,049 00	152 00	74 00	10	....	....	25·00
Swift Creek Tel. Co.	Carlyle	1,200 00	....	1,200 00	....	77 00	12	....	....	24·00
Saline Tel. Co.	Tate	2,250 00	....	2,084 00	298 00	151 00	17	....	....	40·00
Springbrook Tel. Co.	Fort-Qu'Appelle	1,250 00	....	1,087 00	100 00	72 00	10	....	....	24·00
S. Maryfield Tel. Co.	Maryfield	3,550 00	....	3,500 00	556 00	258 00	27	....	....	80·00
Sask River Tel. Co.	Outlook	....	6,500 00	6,480 00	522 00	297 00	30	....	....	82·00
Sask View Tel. Co.	Saskatoon	....	5,000 00	5,105 00	260 00	391 00	26	....	....	80·00
Scandinavian Tel. Co.	Govan	....	4,000 00	3,480 00	241 00	315 00	18	....	....	60·00
Seymour Tel. Co.	Carievale	....	5,300 00	5,348 00	174 00	162 00	24	....	....	82·00
Schneider Tel. Co.	Weyburn	....	3,000 00	2,517 00	140 00	58 00	14	....	....	49·00
Seaforth Tel. Co.	Simpson	....	7,600 00	8,293 00	1,006 00	699 00	62	....	....	270·00
Silton N. W. Tel. Co.	Silton	....	6,500 00	6,488 00	180 00	165 00	29	....	....	69·00
Sinnett Tel. Co.	Lanigan	....	2,500 00	2,260 00	64 00	128 00	11	....	....	30·00
S. Bethune Tel. Co.	Bethune	....	5,300 00	5,307 00	350 00	321 00	31	....	....	74·00
S. Churchbridge Tel. Co.	Churchbridge	....	12,000 00	11,075 00	371 00	287 00	72	....	....	126·00
S. Cupar Tel. Co.	Cupar	....	4,000 00	3,262 00	193 00	189 00	18	....	....	45·00
S. Forget Tel. Co.	Forget	....	14,000 00	13,237 00	504 00	713 00	66	....	....	192·00
S. Kisbey Tel. Co.	Kisbey	....	6,500 00	6,255 00	464 00	622 00	48	....	....	130·00
S. Langham Tel. Co.	Langham	....	12,500 00	12,500 00	2,067 00	2,063 00	78	....	....	140·00
S. Melford Tel. Co.	Melford	....	6,000 00	5,572 00	230 00	165 00	27	....	....	62·00
S. Radisson Tel. Co.	Radisson	....	7,000 00	7,169 00	330 00	197 00	46	....	....	150·00

*Y compris 11,383, actionnés par courant central.

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
S. Valley Tel. Co.	Kindersley		4,200 00	4,160 00	120 00	94 00	12			54·00
Squirel Hills Tel. Co.	Indian-Head		1,600 00	1,655 00	180 00	128 00	11			26·00
Star Tel. Co.	Antler		8,800 00	9,886 00	460 00	564 00	56			165·00
Starrs Point Tel. Co.	Qu'Appelle		8,000 00	,8018 00	200 00	176 00	40			147·00
St. Elmo Tel. Co.	Griffin		3,000 00	2,695 00	173 00	192 00	14			38·00
Strongfield Tel. Co.	Strongfield		9,000 00	8,980 00	475 00	685 00	63			111·00
Success Tel. Co.	Melville		7,000 00	6,755 00	305 00	156 00	33			148·00
Sutherland Tel. Co.	Wadena		3,600 00	3,600 00	128 00	133 00	16			102·00
Sunnyside Tel. Co.	Leney		9,500 00	9,268 00	1,414 00	1,068 00	61	1	540 00	148·00
Swanson Tel. Co.	Swanson		8,000 00	7,690 00	784 00	1,021 00	39	1	500 00	102·00
Swift Current Tel. Co.	Swift-Current		2,700 00	2,044 00	112 00	76 00	11			28·00
Silverwood Tel. Co.	Wapella		3,600 00	3,497 00	200 00	155 00	19	1	115 00	98·00
Sunshine Tel. Co.	Avonlea		5,000 00	5,500 00	945 00	1,268 00	31	1	575 00	76·00
S. Tyvan Tel. Co.	Tyvan		2,700 00	2,760 00	215 00	234 00	14			37·00
Sprattville Tel. Co.	Girvin		6,000 00	5,417 00	193 00	204 00	31			82·00
Storthoaks Tel. Co.	Storthoaks		17,000 00	16,763 00	717 00	696 00	74			235·00
S. Prince Albert Tel. Co.	Prince-Albert		16,000 00	15,681 00	678 00	541 00	69			252·00
S. Girvin Tel. Co.	Girvin		1,700 00	1,726 00	0 33	50 00	8			22·00
Scott Tel. Co.	Scott		6,700 00	6,110 00	431 00	359 00	28			95·00
Speers Tel. Co.	Speers		14,000 00	14,938 00	749 00	348 00	60	1	216 00	173·00
Salvador Tel. Co.	Salvador		20,600 00	19,036 00	505 00	167 00	84			276·00
Shallow Lake Tel. Co.	Marchwell		6,700 00	6,300 00	145 00	28 00	28			138·00
Shackleton Tel. Co.	Shackleton		16,000 00	15,670 00	430 00	115 00	78			352·00
Shaunavon-Pioneer Tel. Co.	Shaunavon		3,600 00	3,614 00	105 00	27 00	14			40·00
S. Webb Tel. Co.	Webb		18,500 00	22,286 00	580 00	457 00	79			275·00
S. W. Regina Tel. Co.	Regina		13,350 00	13,185 00	340 00	165 00	43			236·00
Spy Hill Tel. Co.	Spy-Hill		13,000 00	12,868 00	495 00	74 00	64			142·00
Stockholm Tel. Co.	Stockholm		7,600 00	7,598 00	250 00	150 00	36			98·00
Tregarva Tel. Co.	Tregarva	4,175 00		4,620 00	547 00	516 00	43	1	161 00	150·00
Thunder Creek Tel. Co.	Carievale	1,125 00		1,204 00	105 00	98 00	15			30·00
Tugaske Tel. Co.	Tugaske	1,500 00		1,602 00	246 00	233 00	18	1	36 00	28·00
Teece Tel. Co.	Abernethy	800 00		769 00	75 00	75 00	6			16·00
Tantallon Tel. Co.	Tantallon		7,000 00	7,335 00	587 00	405 00	69			244·00
Tessier Tel. Co.	Tessier		12,000 00	10,939 00	1,350 00	1,480 00	61	2	720 00	162·00
Third Meridian Tel. Co.	Davidson		7,700 00	7,495 00	330 00	315 00	42			103·00
Thornfield Tel. Co.	Venn		4,600 00	4,298 00	245 00	298 00	19			104·00

Thorson Tel. Co.	Macoun		5,700 00	5,786 00	820 00	877 00	28			92·00
Troy Tel. Co.	Qu'Appelle		1,800 00	1,702 00	126 00	128 00	12			24·00
Truax Valley Tel. Co.	Truax		3,500 00	3,078 00	340 00	326 00	21			114·00
Tullymet Tel. Co.	Balcarres		6,000 00	5,982 00	260 00	178 00	26			131·00
Tyvan Tel. C.	Tyvan		4,700 00	4,470 00	265 00	663 00	26			65·00
Talmage Tel. Co.	Talmage		5,500 00	5,115 00	345 00	412 00	22			73·00
Tipperary Tel. Co.	Lanigan		3,100 00	3,150 00	85 00	70 00	12			60·00
Tiree Tel. Co.	Neudorf		7,500 00	7,461 00	165 00	46 00	33			128·00
Togo Tel. Co.	Togo		11,000 00	10,908 00	384 00	284 00	51			141·00
Tysdale Tel. Co.	Briercrest		3,100 00	2,848 00	140 00	120 00	14			26·00
Union Tel. Co.	Cupar	625 00		750 00	92 00	77 00	11			8·00
Unity Tel. Co.	Unity		34,500 00	33,310 00	1,580 00	1,100 00	150			546·00
Victoria Tel. Co.	Regina	1,500 00		1,500 00	164 00	186 00	11			34·00
Vanscoy Tel. Co.	Vanscoy	1,850 00		1,813 00	265 00	141 00	26			52·00
Vernon Tel. Co.	Moosejaw	400 00		400 00	48 00	83 00	5			10·00
View Hill Tel. Co.	Estevan	2,850 00		2,845 00	288 00	188 00	24			69·00
Venn Tel. Co.	Venn	6,100 00		8,415 00	1,151 00	1,199 00	65			153·00
Vandura Tel. Co.	Vandura	1,650 00		1,549 00		73 00	11			30·00
Vibank Tel. Co.	Vibank	3,750 00		3,562 00	228 00	225 00	26			62·00
Valley Tel. Co.	Moosomin		2,200 00	2,160 00	60 00	95 00	10			40·00
Victor Tel. Co.	Saskatoon		5,700 00	5,866 00	167 00	363 00	36			106·00
View Grand	Frobisher		2,200 00	2,325 00	110 00	320 00	11			33·00
Vineberg Tel. Co.	Frobisher		9,000 00	9,263 00	420 00	497 09	42			148·00
Virtue Tel. Co.	Saskatoon		4,000 00	3,243 00	130 00	50 00	13			48·00
Viscount Tel. Co.	Viscount	24,000 00		23,960 00	537 00	787 00	126			374·00
Vanguard E. Tel. Co.	Vanguard	25,000 00		25,432 00	1,300 00	1,024 00	114			364·00
Verdun Tel. Co.	Kipling	4,600 00		4,742 00	100 00	50 00	18			57·00
Valleyfield Tel. Co.	Southey	3,600 00		3,312 00	205 00	100 00	20			72·00
Valley View Tel. Co.	Bladworth	2,000 00		1,759 00	65 00	57 00	6			22·00
Westfield Tel. Co.	Wolseley	2,950 00		3,265 00	1,252 00	1,275 00	32			74·00
Wide Awake Tel. Co.	Indian-Head	4,075 00		4,989 00	666 00	446 00	37			120·00
Weyburn Tel. Co.	Weyburn	9,375 00		9,398 00	1,311 00	1,205 00	76	1	75 00	234·00
Wilcox Mutual Tel. Co.	Wilcox	6,250 00		7,335 00	1,497 00	2,032 00	70	2	565 00	268·00
W. Weyburn Tel. Co.	Weyburn	375 00		375 00	40 00	25 00	5			10·00
Wheatland Tel. Co.	Carnduff	4,575 00		4,575 00	846 00	522 00	47			150·00
Wall Lake Tel. Co.	Dundurn	2,500 00		2,500 00	180 00	155 00	12			52 00
Willmar Tel. Co.	Arcola	5,000 00		5,325 00	1,161 00	1,291 00	48			107·00
Wascana Tel. Co.	Lumsden	2,600 00		2,550 00	214 00	245 00	25			68·00
Wheatbelt No. 2 Tel. Co.	Delisle	2,875 00		3,540 00	435 00	508 00	29			96·00
Wheatbelt No. 3 Tel. Co.	Delisle	3,250 00		2,100 00	660 00	462 00	33	1	198 00	125·01
Welwyn Tel. Co.	Welwyn	2,850 00		3,561 00	420 00	100 00	35			75·00
Wheatfield Tel. Co.	Perdue	1,200 00		1,052 00	485 00	468 00	19			24·00
W. Pioneer Tel. Co.	Moosejaw	1,650 00		1,650 00	125 00	125 00	9			34·00
Waldheim Tel. Co.	Waldheim	2,700 00		2,600 00	398 00	499 00	38	1	75 00	55·00
W. View Tel. Co.	West View	5,100 00		5,100 00	704 00	618 00	35	1	138 00	146·00
Weldon Tel. Co.	Grenfell	4,850 00		4,850 00	525 00	395 00	35			130·00
Woodlands Tel. Co.	Moosomin	2,200 00		2,200 00	170 00	18 00	15			44·00
Wildwood Tel. Co.	Carlyle	1,300 00		1,400 00	220 00	214 00	11			36·00
Windon Tel. Co.	Waldheim	6,030 00		5,750 00	532 00	604 00	49	2	125 00	132·00
Wreford Tel. Co.	Nokomis	1,625 00		1,600 00	125 00	82 00	10			26·00
Watrous Tel. Co.	Watrous	1,200 00		875 00	106 00	79 00	10			29·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., de la long. en fils, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magnéto.	Nomb.	Montant.	
Saskatchewan—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
Wheat Plains Tel. Co	Broderick	3,850 00		3,850 00	504 00	315 00	28			86·00
Wilson Tel. Co	Keeler	2,600 00		2,565 00	384 00	216 00	25			62·00
Walpole Tel. Co	Walpole		12,500 00	12,599 00	725 00	715 00	74	1	50 00	167·00
Warman Tel. Co	Warman		7,200 00	7,223 00	358 00	323 00	32			90·00
Wawota Tel. Co	Wawota		20,800 00	21,035 00	623 00	490 00	50			279·00
Wessells Tel. Co	Govan		6,400 00	6,422 00	1,015 00	469 00	39			103·00
West Tel. Co	Lemberg		1,000 00	918 00	70 00	80 00	7			12·00
Westbrook-Gladwin Tel. Co	Theodore		5,200 00	5,145 00	200 00	204 00	19			74·00
W. Froude Tel. Co	Froude		3,700 00	3,423 00	256 00	432 00	20			44·00
W. Langham Tel. Co	Langham		4,000 00	3,680 00	582 00	468 00	20			50·00
W. Osage Tel. Co	Osage		5,300 00	4,483 00	266 00	328 00	26			58·00
Whitewood Tel. Co	Whitewood		10,000 00	10,125 00	400 00	480 00	54			222·00
Whitewood-St. Hubert Tel. Co	Whitewood		22,000 00	21,225 00	693 00	268 00	84			267·00
Wilberforce-Lampman Tel. Co	Lampman		9,700 00	9,537 00	575 00	956 00	46			125·00
Wilcox Independent Tel. Co	Wilcox		2,200 00	2,523 00	324 00	132 00	18			20·00
Willow Hill Tel. Co	Davidson		8,200 00	8,200 00	150 00	140 00	28			104·00
Willsmer Tel. Co	Simpson		9,500 00	9,018 00	400 00	992 00	41			137·00
Wood End Tel. Co	Estevan		9,500 00	9,990 00	644 00	516 00	49			146·00
Wild Rose Tel. Co	Balcarres		2,200 00	2,225 00	110 00	44 00	10			31·00
W. Halbrite Tel. Co	Halbrite		4,000 00	3,677 00	113 00	82 00	7			44·00
White Shore Tel. Co	Landis		14,500 00	13,405 00	330 00	145 00	52			183·00
W. Greystone Tel. Co	Windthorst		15,000 00	14,942 00	580 00	978 00	65			430·00
Wauchope Tel. Co	Wauchope		2,700 00	2,420 00	169 00	280 00	11			30·00
W. Beverley Tel. Co	Beverley		3,000 00	2,900 00	128 00	50 00	16			33·00
Weyburn Plains Tel. Co	Weyburn		15,700 00	15,827 00	729 00	501 00	63			238·00
Wheat Valley Tel. Co	Success		4,500 00	4,225 00	240 00	187 00	19			45·00
Willow Heights Tel. Co	Battleford		21,500 00	19,182 00	940 00	612 00	65			321·00
Yellow Grass Tel. Co	Yellow-Grass	7,050 00		7,050 00	2,500 00	2,100 00	165	1	1,800 00	396·00
Yorkton Tel. Co	Yorkton	9,900 00		10,000 00	1,605 00	184 00	95			268·00
Young Tel. Co	Young		13,500 00	13,500 00	678 00	798 00	81	1	479 00	450·00
Zorra-McNutt Tel. Co	McNutt		6,000 00	5,685 00	125 00	30 00	28			78·00
Zelma Tel. Co	Zelma		7,500 00	7,868 00	626 00	482 00	43			96·00
Zangwell Tel. Co	Young		15,000 00	14,719 00	387 00	250 00	66			194·00
Zealandia Tel. Co	Zealandia		13,000 00	12,596 00	565 00	360 00	56			160·00
Total		831,339 00	8,994,681 68	9,792,579 68	1,204,057 62	711,829 37	*43,657	644	405,664 40	†186,155 00

*Y compris 11,383 actionnés par courant central. † 75,000 milles de lignes urbaines, 111,155 milles de lignes rurales (estimation).

TABLEAU 6—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nombre.	Montant.
Nouvelle-Ecosse.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Abercrombie Tel Co.	New-Glasgow			1,144 10	41 15	64 90	72 90		21	3	39 90
Alder Point Tel. Co.	Little-Bras-D'Or	700 00		700 00	43 00	15 54	30 50		6	1	30 50
Antigonish Harbour Tel. Co.	Harbour-Road	260 00		600 00					13		
Athol Tel. Co.	Athol	326 00		369 00	199 00		194 00		13		
Barneys River Tel. Co.	Laggan	4,600 00		1,934 17	104 20		104 20		25	1	6 00
Bass River Tel. Co., Ltd	Bass-River			1,200 00	270 00		100 00		30		
Bayfield Road Tel. Co.	Bayfield			100 00					6		
Bayview Tel. Co	Pictou	693 00		870 00	54 00		40 00		14	1	10 00
Beacon Hill & Milburn Tel. Co.	Milburn			592 72	103 00		103 00		13		
Beaver Bank Tel. Co.	Beaver-Bank	554 85		554 85	90 90	22 00	98 17		9	1	21 00
Belleville Tel. Co.	Belleville-North	600 00		1,061 40	379 53	91 15	377 14		21		
Belmont Tel. Co.	Belmont	850 00		1,100 00	33 00		33 00		32	1	33 00
Big Pond Centre Tel. Co.	Big-Pond-Centre	750 00		700 00	50 00	25 00	40 00		7		
Blandford Tel. Co.	Hubbards	1,800 00		1,800 00	145 88	193 20	213 17		14	7	166 00
Broad Cove Tel. Co.	Broad-Cove	300 00		300 00	25 00	20 00	45 00		3		
Brookvale Tel. Co.	Brookvale	360 00		430 00	45 00		3 00		9	1	3 00
Bridgetown & Dalhousie W. Tel. Co	Dalhousie-West	425 00		650 00	96 50		92 90		8	1	10 00
Brule Tel. Co., Ltd	Tatamagouche			1,526 16	208 50	12 44	208 50		30	2	12 50
Caledonia Mills Tel. Co.	Caledonia-Mills			885 00	64 28		64 00		10		
Caledonia Tel. Co	Caledonia			1,062 63	29 14		26 50		6	1	19 50
Cape D'Or Tel. Co	Cape-D'Or				40 00		40 00		2		
Carleton Tel. Co., Ltd	Kemptville	1,500 00		2,000 00	450 00		316 00		15	4	150 00
Central New Annan Tel. Co.	Central-New-Annan			640 00	120 00		120 00		24		
Central West River Tel. Co.	West-River-Station			1,000 00	4 30				19		
Chaswood Tel. Co.	Chaswood			75 00	10 00		10 00		5		
Clam Harbour & Owl's Hd. Tel. Co	Owl's-Head	500 00		500 00	56 00		10 00		7		
Coastal Tel. Co.	Bayside	2,000 00	2,000 00	3,284 00	629 00		412 82		20	2	200 00
Chedabucto Tel. Co.	Port-Shoreham			1,903 90	9 00		9 00		19		
Cole Harbour & Woodlawn Tel. Co	Dartmouth	650 00		650 00	197 99		197 99		12	1	15 00
Cow Bay Tel. Co.	Cow-Bay	700 00		750 00	11 00				12		
Cumberland Tel. Co.	Northport	3,795 00		2,750 00	1,156 50		376 00		80	2	300 00
Dean Tel. Co., Ltd	Dean			1,350 00	115 00	10 00	115 00		23	1	48 00
Denmark & Middleton Tel. Co.	Denmark			825 00					18		
Earlton Tel. Co.	Earlton			834 00	200 00	50 00	50 00		19	1	30 00
East Chezzetcook Tel. Co.	E. Chezzetcook			110 00	11 50		5 00		2		
Eastern Cole Harbour Tel. Co.	Dartmouth			1,259 55	160 00		160 00		16	1	10 00
East Inglesville Tel. Co.	Lawrencetown			530 00	30 00		27 00		16		

TABLEAU 6—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléph., des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Central.	Magnéto	Employés et rémunération. Nombr.	Montant.
Nouvelle-Ecosse—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
East Leicester Tel. Co.	Oxford			515 19	45 17		45 17		11		
East Pictou Tel. Co.	Little-Harbour	1,245 00		2,200 00	1,188 23	26 00	985 46		51	2	219 25
East River Tel. Co.	Springville	3,385 58		3,810 58	975 27		844 90		90	2	300 00
East Stewiacke Tel. Co.	East-Stewiacke	320 00		320 00	78 03		78 03		23	1	6 00
East Victory Tel. Co.	East-Victory	700 00		700 00	65 00		65 00		8		
East Wentworth Tel. Co.	East-Wentworth	140 00		300 00					9		
Falls Tel. Co.	The-Falls			2,200 00	532 97		524 60		37	2	227 60
Farmers Tel. Co.	Grafton			24,472 32	5,924 88		3,855 90		473	6	1,746 00
Forks Baddeck Tel. Co.	Baddeck-Forks			1,150 00	75 00		75 00		29	1	50 00
Fox Brook Tel. Co.	Stellarton			440 83	5 90	2 40	5 90		8		
Fox Harbour Tel. Co.	Fox-Harbour-Point.	400 00		500 00	21 33		5 00		20		
Gammons Point Tel. Co.	Tor-Bay			135 00	22 00	10 50	5 00		6		
Glengarry Tel. Co.	Hopewell			700 00	23 00		23 00		18		
Goffs & Oldham Tel. Co.	Goffs	355 00		355 00	96 75		92 75		4	1	12 00
Grand Mira Tel. Co.	Grand-Mira			9,784 35	454 92	134 92	86 40		90	4	40 00
Hodson Tel. Co.	River-John			650 00	5 00		5 00		18		
Hammonds Plains Tel. Co.	Bedford	500 00		800 00	131 85		107 34		11	1	10 00
Harrison Rd. Tel. Co.	Maccan			300 00	200 00		15 00		9		
Harmony Tel. Co., Ltd.	Harmony			692 00	49 70	10 00	59 71		14	1	12 00
Head of Wallace Bay Tel. Co.	Pugwash			310 00	7 85	2 55	5 00		15		
Heathbell & Plainfield Tel. Co.	Scotsburn-Station			2,500 00	43 00		43 00		46	1	43 00
Heathton Tel. Co.	Glassburn			2,422 71	3 15	3 45	5 00		39		
Hillsburn Tel. Co.	Hillsburn			200 00	136 40		100 16		3		
Hillside Tel. Co.	Hillside			900 00	12 00		12 00		15		
Hilden Tel. Co., Ltd.	Hilden			1,200 00					16		
Hubbards East Tel. Co.	Halifax			78 38	15 00		15 00		2		
Indian Point Tel. Co.	Indian-Point	150 00		150 00	36 00	16 00	50 00		2		
Isle Madam Tel. Co.	Arichat	2,500 00		3,128 00	829 90	300 00	639 00		27	3	305 00
Jeddore Tel. Co.	Musquodiboit-Har.			1,000 00	164 00		85 00		14		
Jordan Bay Tel. Co.	Jordan-Bay			875 00	50 00		25 00		11	1	9 00
Jordan Tel. Co.	Jordan-Bay	120 00		120 00	40 00		40 00		3		
Judique Tel. Co.	Judique-North			1,565 00	7 00	22 60	5 00		22		
Karsdale Tel. Co.	Granville-Ferry	700 00		729 32	260 50		50 00		21	2	50 00
Lake La Rose Tel. Co.	Annapolis-Royal	472 77		472 77	5 00				8		
Lakevale Tel. Co.	Lakevale			2,476 00	137 00		64 00		29	2	69 00
Lawrencetown Tel. Co.	Lawrencetown	1,712 50		1,946 73	396 16	291 89	546 73		36		
Linacy Tel. Co.	New-Glasgow	353 00		500 00	214 72		3 50		11		
Lorne Tel. Co.	Hopewell	420 00		635 00	45 00		45 00		36	1	35 00

Lovatt Tel. Co.	Saltsprings	...	...	1,380 00	...	55 00	5 00	...	21	1	5 00
Malagash Tel. Co.	North-Shore	300,00	...	305 00	7 00	7 00	7 00	...	15	...	...
Maitland & Noel Tel. Co.	Noël	1,800 00	...	3,300 00	1,019 45	450 00	446 55	...	47	1	270 00
Maple Leaf Tel. Co.	Merigomish	3,770 00	...	5,013 41	1,318 25	...	627 31	...	89	4	450 00
Mapleton Tel. Co.	Leamington	1,160 00	...	1,160 00	58 24	...	58 24	...	29	2	58 24
Maritime Telegraph & Tel Co., Ltd	Halifax	1,850,000 00	1,500,000 00	3,821,642 73	536,556 77	229,761 70	564,213 58	16,102	5,722	793	317,284 84
Meadowgreen Tel. Co.	St-Andrews	...	...	933 00	86 00	...	86 00	...	15	...	...
Medford Tel. Co.	Medford	...	...	500 00	85 00	...	85 00	...	17	...	...
Melbourne Tel. Co.	Arcadia	...	...	934 90	255 00	...	227 30	...	12	1	40 00
Middle River Tel. Co.	Westville	1,827 00	...	2,825 45	378 40	135 97	385 17	...	70	2	215 08
Middle River & Hunters Mt. Tel. Co.	Hunters-Mountain	749 56	...	749 56	149 90	...	149 90	...	15	1	18 00
Milford Tel. Co.	Milford	250 00	...	250 00	178 00	...	178 00		10	1	148 00
Millsville & Rogers Hill Tel. Co.	Scotsburn	500 00	...	550 00	...	...	...	...	15	...	...
Mineville Tel. Co.	Mineville	...	...	477 70	47 25	...	47 25	...	7	...	...
Mount Pleasant Tel. Co.	Weatherly	...	...	250 00	15 00	5 00	...	...	2	...	...
Murchyville Tel. Co.	Murchyville	300 00	...	507 00	20 00	...	20 00	...	16	2	15 00
Musquodoboit Har. Tel. Co.	Musquodoboit-Harbour	...	...	650 00	125 00	525 00	110 00	...	26	1	15 00
Nine Mile River and Rawdon Tel. Co.	Elmsdale	2,911 00	...	2,911 00	244 00	...	50 00	...	38	2	50 00
New Truro Road Tel. Co.	Tatamagouche	580 00	...	580 00	35 00	...	35 00	...	7	...	...
New Albany Tel. Co.	New-Albany	700 00	...	650 00	195 00	...	150 00	...	11	2	40 00
New Cornwall Tel. Co.	New-Cornwall	...	...	1,464 51	23,74	...	10 00	...	17	1	7 00
New Ross Tel. Co.	New-Ross	5,500 00	...	5,500 00	1,273 49	199 99	921 09	...	43	4	598 89
New Tusket Tel. Co.	New-Tusket	1,000 00	...	1,000 00	287 50	...	150 00	...	20	...	...
New Victoria Tel. Co.	Hartford	4,000 00	...	4,000 00	70 00	...	70 00	...	49	1	20 00
North Shore Tel. Co.	Arisaig	...	...	1,000 00	100 00	...	100 00	...	22	...	...
North Wallace Tel. Co.	Fox-Harbour	...	...	415 00	25 00	3 15	25 00	...	14	1	10 00
Ohio Tel. Co.	Lower-Ohio	600 00	...	604 50	47 45	7 30	43 45	...	10	1	11 95
Ostrea Tel. Co.	Ostrea-Lake	400 00	...	350 00	65 50	40 00	20 00	...	5	...	...
Paradise West. Tel Co.	Bridgetown	325 00	...	690 00	113 60	60 00	50 00	...	19	1	30 00
Pleasant Valley Tel. Co.	Brookfield	...	...	1,302 82	5 00	...	5 00	...	16	1	5 00
Pleasant Harbour Tel. Co.	Pleasant-Harbour	411 87	...	411 87	17 58	20 00	32 58	...	9	1	7 00
Port La Tour Tel. Co.	Baccaro	1,010 00	...	4,150 00	1,402 00	454 02	1,146 18	...	50	2	255 00
Port Lorne Tel. Co.	Port-Lorne	200 00	...	185 00	45 00	...	35 00	...	6	1	35 00
Port Medway Tel. Co.	Port-Medway	...	...	150 00	130 00	...	130 00	...	7	...	...
Princeport Tel. Co.	Princeport	650 00	...	950 00	35 00	10 00	40 00	...	19	...	...
Pugwash Junction Tel. Co.	Pugwash-Junc.	...	...	400 00	140 00	...	70 00	...	15	...	...
River Dennis Tel. Co.	River-Dennis	...	...	1,184 00	66 21	7 55	66 21	...	13	...	...
Riverside Tel. Co.	Lower-Stewiacke	1,350 11	...	1,710 11	170 20	...	170 20	...	27	1	34 00
Roseway River Tel. Co.	Upper-Ohio	...	...	926 50	75 82	...	75 82	...	12	...	...
Sackville Tel. Co., Ltd	Sackville	540 00	...	540 00	300 00	70 00	303 87	...	17	1	30 60
Salem Tel. Co.	Amherst	368 00	...	368 00	160 70	13 26	156 46	...	14	...	...
Saltsprings Tel. Co.	Saltsprings	...	...	1,001 50	25 00	6 00	25 00	...	18	...	...
Sandford & Short Beach Tel. Co.	Sandford	500 00	...	1,000 00	375 00	...	305 00	...	19	1	20 00
Springfield Tel. Co.	Vernal	...	...	700 00	70 00	...	70 00	...	13	...	...
South Alton Tel. Co.	South-Alton	...	...	365 00	72 45	...	72 45	...	9	...	...
South River Tel. Co.	Upper-South-River	...	...	3,000 00	600 00	...	500 00	...	76	4	500 00
South West Margaree Tel. Co.	S.-W.-Margaree	...	...	1,700 00	20 00	2 50	...	...	14	...	...
St. Andrews Tel. Co.	Stewiacke	...	...	1,805 80	246 00	...	246 00	...	33	1	12 00

TABLEAU 6—Relevé du capital, du coût; des recettes, des frais d'exp., du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nomb.	Montant.
Nouvelle-Ecosse—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
St. Ann's Tel. Co.	Quarry-St-Ann's			600 00	158 00	45 40	20 91		17		
St. Marys Tel. Co.	Glenelg	1,655 50	1,030 00	2,580 15	532 00	7 00	532 00		53	1	199 45
Surrettes Island Tel. Co.	Buttes-Amirault	400 00		729 72	155 00	120 88	111 24		9	1	32 72
Toney River Tel. Co.	Toney-Mills	500 00		500 00	55 64		55 64		15		
Tor Bay Tel. Co.	Larrys-River			910 00	66 25	32 00	40 00		25		
Union Tel. Co.	Blue-Mountain	2,160 00		3,350 00	865 65		747 77		60	2	160 00
Upper Sackville Tel. Co.	Sackvilie			300 00	60 00		60 00		14	1	10 00
Wallace Bay Tel. Co.	Pugwash			380 00	60 00		60 00		12		
Wallace River Tel. Co.	Wallace-Bay	550 00		550 00	3 00	15 00	8 25		19	1	2 00
Wallace Union Tel. Co.	Wallace-Station			300 00	30 00		30 00		10		
Wentworth Valley Tel. Co.	Wentworth-Station	250 00		350 00	164 60		15 00		26	1	10 00
West Dover Tel. Co.	West-Dover			200 00	50 00	25 00	5 00		1		
Westerly Tel. Co.	River-John	528 00		528 00	85 00	40 00	5 00		13		
Western Head Tel. Co.	Western-Head			250 00	135 00		117 40		8	1	10 00
West Middle River Tel. Co.	W.-Middle-River			400 00	45 00		45 00		6		
West New Annan Tel. Co.	West-New-Annan	620 00		620 00	146 80	47 30	112 00		17	1	12 00
Westport & Digby Tel. Co.	Mink-Cove	2,000 00		2,000 00	1,400 00	300 00	775 00		110	6	500 00
West River Tel. Co.	Saltsprings	452 00		2,809 00	517 20		56 00		68	1	36 00
West Wentworth Tel. Co.	Greenville-Station	560 00	360 00	1,089 68	150 00		100 00		18		
White Rock Tel. Co.	White-Rock	303 26		294 26	62 58		62 58		5		
	Total	1,926,019 00	1,503,390 00	4,008,660 83	568,967 37	233,790 56	587,486 74	16,102	9,162	914	325,396 02

TABLEAU 7—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Sous-terrain.	Sous-marin.
Nouvelle-Ecosse.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Abercrombie Tel. Co	New-Glasgow						24·00				
Alder Point Tel. Co	Little-Bras-D'Or						16·00				
Antigonish Harbour Tel. Co	Harbour-Road						8·00				
Athol Tel. Co	Athol						19·00				
Barneys River Tel. Co	Laggan						50·00				
Bass River Tel. Co., Ltd	Bass-River						5·50				
Bayfield Road Tel. Co	Bayfield						2·00				
Bayview Tel. Co	Picton						22·00				
Beacon Hill & Milburn Tel. Co	Milburn						17·00				
Beaver Bank Tel. Co	Beaver-Bank						21·00				
Belleville Tel. Co	Belleville-North						30·00				
Belmont Tel. Co	Belmont						25·00				
Big Pond Centre Tel. Co	Big-Pond-Centre						21·00				
Blandford Tel. Co	Hubbards						21·00				3·50
Broad Cove Tel. Co	Broad-Cove						7·00				
Brookvale Tel. Co	Brookvale						8·00				
Bridgetown & Dalhousie W. Tel. Co	Dalhousie-West						14·00				
Brule Tel. Co., Ltd	Tatamagouche						43·50		0·50		
Caledonia Mills Tel. Co	Caledonia-Mills						21·00				
Caledonia Tel. Co	Caledonia						36·00				
Cape D'Or Tel. Co	Cape-D'Or						4·00				
Carleton Tel. Co., Ltd	Kemptville						70·00				
Central New Annan Tel. Co	Central-New-Annan						26·00				
Central West River Tel. Co	West-River-Station						10·00				
Chaswood Tel. Co	Chaswood						3·50				
Clam Harbour & Owl's Hd. Tel. Co	Owl's-Head						20·00				
Coastal Tel. Co	Bayside						35·00				
Chedabucto Tel. Co	Port-Shoreham						35·00				
Cole Harbour & Woodlawn Tel. Co	Dartmouth						9·00				
Cow Bay Tel. Co	Cow-Bay						11·00				
Cumberland Tel. Co	Northport						140·00				
Dean Tel. Co., Ltd	Dean						28·00	0·50			
Denmark & Middleton Tel. Co	Denmark						7·75				
Earltown Tel. Co	Earltown						18·00				
East Chezzetcook Tel. Co	E.-Chezzetcook						5·50				

TABLEAU 7—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouvelle-Ecosse—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Eastern Cole Harbour Tel. Co.	Dartmouth						22·00				
East Inglesville Tel. Co.	Lawrencetown						18·00				
East Leicester Tel. Co.	Oxford						17·00				
East Pictou Tel. Co.	Little-Harbour						50·00				
East River Tel. Co.	Springville						120·00	1·25			
East Stewiacke Tel. Co.	East-Stewiacke						8·50				
East Victory Tel. Co.	East-Victory						12·50				
East Wentworth Tel. Co.	East-Wentworth						6·00				
Falls Tel. Co.	The-Falls						48·00	2·00			
Farmers Tel. Co.	Grafton						445·00				
Forks Baddeck Tel. Co.	Baddeck-Forks						43·00				
Fox Brook Tel. Co.	Stellarton						11·00				
Fox Harbour Tel. Co	Fox-Harbour-Point						18·00				
Gammons Point Tel. Co.	Tor-Bay						10·00				
Glengarry Tel. Co.	Hopewell						18·00				
Goffs & Oldham Tel. Co.	Goffs						11·00				
Grand Mira Tel. Co.	Grand-Mira						155·00				
Hodson Tel. Co.	River-John						11·00				
Hammonds Plains Tel. Co.	Bedford						32·00				
Harrison Rd. Tel. Co.	Maccan						8·00				
Harmony Tel. Co., Ltd.	Harmony						15·00				
Head of Wallace Bay Tel. Co.	Pugwash						7·50				
Heathbell & Plainfield Tel. Co.	Scotsburn-Sta.						26·00				
Heatherton Tel. Co.	Glassburn						51·00				
Hillsburn Tel. Co.	Hillsburn						6·50				
Hillside Tel. Co.	Hillside						28·00				
Hilden Tel. Co., Ltd.	Hilden						20·00				
Hubbards East Tel. Co.	Halifax						1·00				
Indian Point Tel. Co.	Indian-Point						3·00				
Isle Madam Tel. Co.	Arichat						16·00	2·00			
Jeddore Tel. Co.	Musquodoboit-Har.						20·00				
Jordan Bay Tel. Co.	Jordan-Bay						11·25				
Jordan Tel. Co.	Jordan-Bay						8·00				
Judique Tel. Co.	Judiqu-eNorth						23·00				
Karsdale Tel. Co.	Granville-Ferry						14·00				

Lake La Rose Tel. Co	Annapolis-Royal						16·00				
Lakevale Tel. Co	Lakevale						32·00				
Lawrencetown Tel. Co	Lawrencetown						34·00				
Linacy Tel. Co	New-Glasgow						7·00				
Lorne Tel. Co	Hopewell						13·00				
Lovatt Tel. Co	Saltsprings						20·00				
Malagash Tel. Co	North-Shore						12·00				
Maitland & Noel Tel. Co	Noel						64·00				
Maple Leaf Tel. Co	Merigomish						160·00				
Mapleton Tel. Co	Leamington						34·00				
Maritime Telegraph & Tel. Co., Ltd	Halifax	1,566·00	2,287·00	12,880·00	11,989·00	117·00	7,403·00	4,835·00	417·00		33·00
Meadow Green Tel. Co	St-Andrews						25·00				
Medford Tel. Co	Medford						9·00				
Melbourne Tel. Co	Arcadia						13·50				
Middle River Tel. Co	Westville						100·00				
Middle River & Hunter's Mt. Tel. Co	Hunter's-Mountain						21·50				
Milford Tel. Co	Milford						14·00				
Millsville & Roger's Hill Tel. Co	Scotsburn						20·00				
Mineville Tel. Co	Mineville						4·00				
Mount Pleasant Tel. Co	Weatherly						5·00				
Murchyville Tel. Co	Murchyville						20·00				
Musquodoboit Har. Tel. Co	Musquobodoit-Harbour						14·00				
Nine Mile River & Rawdon Tel. Co	Elmsdale						76·00				
New Truro Road Tel. Co	Tatamagouche						11·25				
New Albany Tel. Co	New-Albany						7·50				
New Cornwall Tel. Co	New-Cornwall						29·00				
New Ross Tel. Co	New-Ross						47·00				
New Tusket Tel. Co	New-Tusket						27·00				
New Victoria Tel. Co	Hartford						112·00				
North Shore Tel. Co	Arisaig						66·00				
North Wallace Tel. Co	Fox-Harbour						20·00				
Ohio Tel. Co	Lower-Ohio						16·00				
Ostrea Tel. Co	Ostrea-Lake						14·00				
Paradise West Tel. Co	Bridgetown						13·00				
Pleasant Valley Tel. Co	Brookfield						26·00				
Pleasant Harbour Tel. Co	Pleasant-Harbour						17·00				
Port La Tour Tel. Co	Baccaro						80·00				2·50
Port Lorne Tel. Co	Port-Lorne						8·00				
Port Medway Tel. Co	Port-Medway						5·00				
Princeport Tel. Co	Princeport						6·00				
Pugwash Junction Tel. Co	Pugwash-Junction						7·00				
River Dennis Tel. Co	River-Dennis						26·00				
Riverside Tel. Co	Lower-Stewiacke						38·50				
Roseway River Tel. Co	Upper Ohio						22·00				
Sackville Tel. Co., Ltd	Sackville						6·50				
Salem Tel. Co	Emherst						24·00				
Saltsprings Tel. Co	Saltsprings						17·50				
Sandford & Short Beach Tel. Co	Sandford						20·00				
Springfield Tel. Co	Vernal						25·00				
South Alton Tel. Co	South-Alton						14·00				
South River Tel. Co	Upper-South-River						53·00				

TABLEAU 7—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouvelle-Ecosse—Fin.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
South West Margaree Tel. Co.	S.-W.-Margaree						23·50				
St. Andrews Tel. Co.	Stewiacke						37·50				
St. Ann's Tel. Co.	Quarry-St-Ann's						38·00				
St. Mary's Tel. Co.	Glenelg						110·00				
Surrettes Island Tel. Co.	Buttes-Amirault						15·50				
Toney River Tel. Co.	Toney-Mills						15·00				
Tor Bay Tel. Co.	Larry's-River						71·00				
Union Tel. Co.	Blue-Mountain						61·00				
Upper Sackville Tel. Co.	Sackville						12·00				
Wallace Bay Tel. Co.	Pugwash						10·00				
Wallace River Tel. Co.	Wallace-Bay						19·00				
Wallace Union Tel. Co.	Wallace-Station						8·00				
Wentworth Valley Tel. Co.	Wentworth-Station						12·00				
West Dover Tel. Co.	West-Dover						2·50				
Westerly Tel. Co.	River-John	3·00					13·00				
Western Head Tel. Co.	Western-Head						10·00				
West Middle River Tel. Co.	W.-Middle-River						14·00				
West New Annan Tel. Co.	West-New-Annan						28·00				
Westport & Digby Tel. Co.	Mink-Cove						50·00	30·00			2·00
West River Tel. Co.	Saltsprings						66·75				
West Wentworth Tel. Co.	Grenville-Station						20 00				
White Rock Tel. Co.	White-Rock						8 50				
Total		1,866·00	2,787·00	12,880·00	11,989·00	117·00	11,668·50	4,870·75	417·50		41·00

TABLEAU 8—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, nombre des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Nouveau-Brunswick.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Acadia Tel. Co.	Rogersville	4,000 00	5,000 00	3,000 00	400 00	....	350 00	....	21	2	50 00
Adamsville Tel. Co., Ltd.	Adamsville	3,000 00	....	1,500 00	150 00	25 00	55 00	....	13	1	30 00
Belleisle-Bay Tel. Co.	Hatfields-Point	1,937 00	2,700 00	1,937 00	9 13	7 52	15 00	....	34	1	15 00
Berrys-Mills Tel. Co.	Berry's-Mills	....	....	750 00	166 40	24 00	25 00	....	16	1	25 00
Blissville & Petersville Tel. Co.	Hoyt-Station	2,500 00	....	2,500 00	400 00	40 00	155 88	....	30	2	120 00
Cambridge Tel. Co., Ltd.	Jemseg	1,350 00	600 00	2,050 00	256 85	....	100 00	....	11	....	....
Canterbury & North Lake Tel. Co.	Fosterville	2,286 66	....	2,500 00	547 57	....	428 97	....	37	4	290 11
Consolidated Tel. Co., Ltd.	Bath	13,387 39	....	13,387 39	3,514 93	....	2,011 65	....	350	4	1,070 00
Corn-Hill Tel. Co.	Corn-Hill	....	....	768 00	6 20	....	6 20	....	27	....	....
Dorn-Ridge Tel. Co.	Burtts-Corners	....	....	175 00	....	....	....	....	13	....	....
Farmers' Tel. Co., Ltd.	Hartland	26,421 64	....	39,208 55	6,297 41	....	4,268 07	....	570	9	3,484 00
Flume-Ridge Tel. Co.	Flume-Ridge	400 00	....	400 00	....	....	....	....	14	....	....
Grand-Manan Tel. Co., Ltd.	Grand-Manan	6,250 00	....	7,500 00	2,514 87	207 00	1,563 82	....	155	3	950 00
Jerusalem-Mercantile Tel. Co.	Polleyhurst	1,000 00	....	992 53	125 70	....	37 15	....	40	2	34 85
Kingston-Peninsula Tel. Co., Ltd.	Long-Reach	3,550 00	....	4,747 95	1,052 55	287 55	473 71	....	57	3	325 00
Morehouse-Blackville Tel. Co., Ltd	Morehouse	1,000 00	....	1,000 00	200 00	....	50 00	....	20	1	50 00
N. B. Coal & Railway Co.	Fredericton	....	....	....	25 00	....	25 00	....	7	....	....
N. B. Tel. Co., Ltd.	St-John	1,423,460 00	45,500 00	2,081,530 85	363,899 21	189,608 61	347,057 92	11,353	7,369	461	211,117 24
Norton & Springfield Tel. Co.	Norton	1,250 00	....	1,250 00	5 00	....	5 00	....	25	....	....
Sherwood Tel. Line.	Hillsboro	680 00	....	680 00	72 00	....	72 00	....	14	....	....
South Branch Tel. Co.	Penobsquis	900 00	....	900 00	12 00	4 00	10 00	....	22	....	....
St-Martin's Ry. Co. Tel. Line	St-John	....	....	....	150 36	55 36	108 36	....	5	....	....
St-Martin's Tel. Co., Ltd.	St-John	3,490 00	....	3,720 00	1,613 68	....	627 90	....	9	1	203 00
Sullivan Tel. Line.	Bonny-River	....	....	250 00	....	....	....	....	2	....	....
Tracy Tel. Co.	Tracy-Station	1,000 00	....	1,000 00	150 00	....	50 00	....	25	1	20 00
Wellsford & Hamstead Tel. Co.	Wellsford	1,340 00	....	2,674 00	457 00	....	209 00	....	41	....	....
West-Isles Tel. Co.	Lord's-Cove	3,500 00	4,000 00	4,000 00	1,500 00	300 00	1,000 00	....	95	4	800 00
Wickham & Springfield Tel. Co.	McDonald's-Point	1,050 00	....	1,503 80	117 27	29 00	31 00	....	30	2	26 50
York & Carleton Tel. Co.	Debec	7,000 00	....	8,000 00	1,400 00	100 00	700 00	....	140	2	700 00
York & Charlotte Tel. Co., Ltd.	Harvey-Station	500 00	....	500 00	64 90	64 90	100 00	....	90	1	100 00
Young's-Cove-Road Tel. Co.	Young's-Cove-Road	1,000 00	....	2,000 00	330 00	15 00	265 00	....	22	3	175 00
Total	....	1,512,252 69	57,800 00	2,189,325 07	385,438 03	190,767 94	359,801 63	11,353	9,304	508	219,585 70

TABLEAU 9—Etat du matériel des fils—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouveau-Brunswick.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Acadia Tel. Co.	Rogersville	....	....	....	....	....	50·00	....	....	....	....
Adamsville Tel. Co., Ltd.	Adamsville	....	....	....	....	....	15 00	....	....	....	....
Belleisle-Bay Tel. Co.	Hatfield-Point	....	....	....	....	....	22 00	....	....	....	....
Berry's Mills Tel. Co.	Berry's-Mills	....	....	....	....	....	10·00	....	....	....	....
Blissville & Petersville Tel. Co.	Hoyt-Station	....	....	....	....	....	48·00	....	....	....	....
Cambridge Tel. Co., Ltd.	Jemseg	....	....	....	....	....	21·00	....	....	....	3·75
Canterbury & N. Lake Tel. Co.	Fosterville	....	....	....	....	....	80·00	....	....	....	....
Consolidated Tel. Co., Ltd.	Bath	....	....	....	....	....	300·00	....	....	....	....
Corn-Hill Tel. Co.	Corn-Hill	....	....	....	....	....	18·00	....	....	....	....
Dorn-Ridge Tel. Co.	Burtts-Corners	....	....	....	....	....	8 00	....	....	....	....
Farmers' Tel. Co.	Hartland	....	....	....	....	....	639 00	11·00	....	....	....
Flume-Ridge Tel. Co.	Flume-Ridge	....	....	....	....	....	12·00	....	....	....	....
Grand-Manan Tel. Co., Ltd.	Grand-Manan	....	....	....	....	....	120 00	....	....	....	....
Jerusalem-Mercantile Tel. Co.	Polleyhurst	....	....	....	....	....	40·00	....	....	....	....
Kingston Peninsula Tel. Co., Ltd.	Long-Reach	....	....	....	....	....	144·00	....	....	....	....
Morehouse-Blackville Tel. Co., Ltd.	Morehouse	....	....	....	....	....	25 00	....	....	....	....
N.B. Coal & Railway Co.	Fredericton	....	....	....	....	....	45 00	....	....	....	....
N.B. Tel. Co., Ltd.	St. John	6,758,89	776,85	6,222·59	6,287·80	44·80	4,358·86	4,525·06	....	....	26·00
Norton & Springfield Tel. Co.	Norton	....	....	....	....	....	30·00	....	....	....	....
Sherwood Tel. Line	Hillsboro	....	....	....	....	....	45·00	....	....	....	....
South Branch Tel. Co.	Penobsquis	....	....	....	....	....	14·00	....	....	....	....
St. Martin's Ry. Co. Tel. Line	St. John	....	....	....	....	....	30·00	....	....	....	....
St. Martin's Tel. Co., Ltd.	St. John	....	....	....	....	....	47·00	3·00	....	....	....
Sullivan Tel. Line	Bonny-River	....	....	....	....	....	6·00	....	....	....	....
Tracy Tel. Co.	Tracy-Station	....	....	....	....	....	20·00	....	....	....	....
Wellsford & Hamstead Tel. Co.	Wellsford	....	....	....	....	....	62·00	....	....	....	....
West-Isles Tel. Co.	Lord's-Cove	....	....	....	....	....	40·00	20·00	....	....	35·00
Wickham & Springfield Tel. Co.	McDonald's-Point	....	....	....	....	....	40·00	....	....	....	....
York & Carleton Tel. Co.	Debec	....	....	....	....	....	45·00	....	....	....	....
York & Charlotte Tel. Co., Ltd.	Harvey-Station	....	....	....	....	....	85·00	....	....	....	....
Young's Cove Road Tel. Co.	Young's-Cove-Road	....	....	....	....	....	14·00	....	....	....	....
Total	....	6,758·89	776·85	6,222·59	6,287·80	44·80	6,433·86	4,559·06	....	....	64·75

TABLEAU 10—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du matériel, nombre des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nom.	Montant.
Manitoba.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Bidford-Farmers Line	Deloraine			2,087 50	133 60		127 50		11		
Brett Tel. Co	Dugald			100 00	20 00		20 00		4		
Clearwater Tel. Co., Ltd	Clearwater	7,500 00	2,000 00	7,822 00	1,129 99	240 00	875 00		86	3	750 00
Coombs & Bryson Tel. Co	Deloraine			1,350 00	75 00	25 00	60 00		10	1	25 00
Dugald Tel. Co. Line 23	Dugald	300 00		400 00	30 00	12 50	30 00		8		
Edie-Morrison Tel. Co	Dugald			149 20	159 20	55 55	149 20		10		
Gowancroft Tel. Co	Pilot-Mound			350 00	33 00		33 00		6		
Indépendent Tel. Co	Dugald	700 00		700 00	110 00		110 00		12	1	10 00
Lonsboro Tel. Co	Pilot-Mound	300 00		300 00	54 00		54 00		6		
Louise Tel. Co	Crystal-City	9,800 00		9,675 00	2,280 84	255 00	2,386 48		176	5	1,825 00
Louise Tel. Asso	Snowflake			1,955 00	184 00		184 00		23		
Macdonald Tel. Co. Municipality of	Sanford		45,000 00	48,054 03	4,702 70	1,103 53	3,088 47		280	3	2,460 00
Manitoba Govt. Telephones	Winnipeg		10,760,941 87	10,760,941 87	1,476,855 39	365,295 00	1,408,520 81	31,110	15,957	1,448	915,699 30
Mariapolis Tel. Co	Mariapolis			1,200 00	353 70		323 07		18		
Miniota-Muncipal Tel. Co	Miniota		66,000 00	66,000 00	17,540 96	2,158 40	12,579 57		393	6	4,103 90
Mountainside Tel. Co	Deloraine			1,800 00	124 00		124 00		20		
Municipal Tel. Co	Oak-Bank			260 00	94 00		94 00		14		
Oak-Bank Tel. Co	Dugald			400 00	200 00		15 25		13		
Percy Tel. Co	Dugald			390 00	15 00		15 00		13		
Pipestone Municipal Tel. Co	Reston		65,000 00	68,167 00	8,575 00	47 00	5,941 00		385	2	1,900 00
Plympton Tel. Co	Plympton			1,500 00	535 60	96 25	311 10		12	1	24 00
Prairie-Grove Tel. Co	Meadow-Vale			550 00	150 10		150 10		10	1	10 00
Robertson Tel. Co	Boissevain			80 00	25 00		25 00		2		
Rosewood & St. Anns Tel. Co	Ste-Anns	400 00		325 00	20 00		20 00		20		
South-Transcona Tel. Co	Transcona	400 00		400 00	151 58		133 55		6		
Steinbach Tel. Co	Steinbach	300 00		350 00	850 00	180 00	760 00		162	1	660 00
Strathcona Municipal Tel. Co	Belmont		43,000 00	43,000 00	5,733 90	946 96	3,172 24		242	5	2,380 88
Ste-Rose-du-Lac Tel. Co	Ste-Rose-du-Lac			450 00					18		
Suthwyn Tel. Co	Winnipeg	132 29		334 29					2		
Thirlstane Tel. Co	Deloraine			378 00	72 00		72 00		9		
Union-Farmers Tel. Line	Neepawa	1,000 00		900 00	106 50		104 30		9		
Union Tel. Co	Plympton				220 64		220 64		12		
Wallace Municipal Tel. Co	Virden		70,000 00	60,162 45	12,894 45	497 40	12,971 44		380	3	2,152 00
Wilson Tel. Co	Dugald			85 00	18 00		18 00		3		
Winkler Tel. Co	Winkler	1,425 00		1,365 00	120 00		120 00		17		
Wood-Bay Tel. Co	Wood-Bay	1,050 00		1,300 00	143 00		112 20		13	2	10 65
Woodworth Municipal Tel. Co	Kenton	1,823 00	55,000 00	56,823 00	8,827 00	1,091 50	5,487 60		323	4	3,376 55
Woodlands Tel. Co., Ltd	Woodlands	1,000 00		2,500 00	719 65		150 00		52	1	150 00
Total		26,130 29	11,106,941 87	11,142,604 34	1,543,257 64	372,004 09	1,459,558 52	31,110	18,737	1,487	935,537 28

TABLEAU 11—Etat du matériel des fils—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Manitoba.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Bidford-Farmers Line	Deloraine						20 00				
Brett Tel. Co	Dugald						2 50				
Clearwater Tel. Co., Ltd	Clearwater						90 00				
Coombs and Bryson Tel. Co	Deloraine						18 50				
Dugald Tel. Co., Line 23	Dugald						10 00				
Edie-Morrison Tel. Co	Dugald						9 00				
Gowancroft Tel. Co	Pilot-Mound						2 50				
Indépendent Tel. Co	Dugald						12 50				
Lonsboro Tel. Co	Pilot-Mound						6 00				
Louise Tel. Co	Crystal-City	25 00		17 00			155 00				
Louise Tel. Asso	Snowflake						38 00				
Macdonald Tel. Co., Municipality of	Sanford						397 00		1 00		
Manitoba Govt. Telephones	Winnipeg		528 00	36,655 00	73,359 00		46,572 00	13,646 00			
Mariapolis Tel. Co	Mariapolis						22 00				
Miniota Municipal Tel. Co	Miniota			200 00			900 00	12 00			
Mountain-Side Tel. Co	Deloraine						56 00				
Municipal Tel. Co	Oak-Bank						5 00				
Oak-Bank Tel. Co	Dugald						25 00				
Percy Tel. Co	Dugald						2 00				
Pipestone Municipal Tel. Co	Reston	3·00		23 00			1,067 00				
Plympton Tel. Co	Plympton						12 50				
Prairie-Grove Tel. Co	Meadow-Vale						14 00				
Robertson Tel. Co	Boissevain						1 00				
Rosewood and St. Ann's Tel. Co	Ste-Ann's						2 00				
South-Transcona Tel. Co	Transcona						8 50				
Steinbach Tel. Co	Steinbach						2 00				
Strathcona Municipal Tel. Co	Belmont			25 00			201 00				
Ste-Rose-du-Lac Tel. Co	Ste-Rose-du-Lac						2 00				
Suthwyn Tel. Co	Winnipeg						7 00				
Thirlstane Tel. Co	Deloraine						10 00				
Union-Farmers' Tel. Line	Neepawa						9 00				
Union Tel. Co	Plympton						7 00				
Wallace Municipal Tel. Co	Virden						1,200 00				
Wilson Tel. Co	Dugald						5 00				
Winkler Tel. Co	Winkler						14 00				

Wood-Bay Tel. Co	Wood-Bay						12 50				
Woodworth Municipal Tel. Co	Kenton						1,042 00				
Woodlands Tel. Co., Ltd	Woodlands						55 00				
Total		28·00	528·00	36,920·00	73,359·00		52,014·50	13,658.00	1·00		

TABLEAU 12—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	N'bre.	Montant.
Alberta.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Crossfield & Samstown Tel. Co.	Crossfield	1,692 00	....	1,104 00	41 00	....	30 00	....	17	1	30 00
Gouv. d'Alberta, lignes téléph.	Edmonton	....	9,340,199 98	9,166,154 03	650,320 62	462,599 56	593,748 63	11,998	16,982	463	403,228 03
Edmonton-City of, Tel. Dept.	Edmonton	....	1,916,710 52	1,763,633 31	231,457 02	1,749 27	65,240 34	*8,269	....	55	54,857 39
Olds-Independent Tel. Co.	Olds	5,000 00	....	1,400 00	109 00	....	109 00	....	17	....	....
North-Western Tel. Co., Ltd.	Lake-Saskatoon	24,700 00	....	33,778 35	184 00	266 45	480 00	....	60	2	480 00
Rumworth Tel. Co.	Acme	1,462 00	....	1,440 00	150 00	....	150 00	....	23	1	15 00
Shandro Tel. Co., Ltd.	Shandro	6,000 00	....	6,000 00	435 00	....	180 00	....	28	1	120 00
Western-General-Electric Co., Ltd.	Red-Deer	91,200 00	....	25,340 60	8,420 31	3,111 68	9,067 10	....	268	7	3,537 38
Total	....	130,054 00	11,256,910 50	10,998,850 29	891,116 95	467,726 96	669,005 07	20,267	17,395	530	462,267 80

*Automatique.

TABLEAU 13—Etat du matériel des fils—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Alberta.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Crossfield & Samstown Tel. Co.	Crossfield						18·50				
Govt. of Alberta Tel. Lines	Edmonton	3,404·00	694·00	25,624·00	23,726·00		35,988·00	12,056·00			
Edmonton, City of, Tel. Dept.	Edmonton			16,283·00	34,156·00		29·00	290·00			
Olds-Independent Tel. Co.	Olds						40·00				
North-Western Tel. Co., Ltd.	Lake-Saskatoon						75·00	3·00			
Rumworth Tel. Co.	Acme						27·00				
Shandro Tel. Co., Ltd.	Shandro						24·00				
Western-General-Electric Co., Ltd.	Red-Deer	165·00	12·00	206·00				57·00			
Total		3,569·00	706·00	42,113·00	57,882·00		36,201·50	12,406·00			

TABLEAU 14—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nomb.	Montant.
Colombie-Britannique.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
British-Columbia Tel. Co., Ltd....	Vancouver........	2,500,000 00	2,433,333 33	6,222,189 85	1,217 680 38	172,284 11	1037,476 96	38,035	4,005	843	602,358 36
Chilliwack Tel. Co..............	Chilliwack........	45,743 00	....	59,907 25	14,773 36	1,071 48	6,361 29	....	704	8	4,622 35
Creston Power, Light & Tel. Co., Ltd..............	Creston...........	21,700 00	....	9,381 56	1,905 61	....	1,088 22	....	96	4	888 00
Delta Tel. Co..................	Ladner...........	11,800 00	....	14,692 86	3,820 00	....	2,225 00	....	188	2	1,255 00
Edgewood Tel. Co...............	Edgewood........	845 00	....	2,220 00	192 00	....	114 20	....	17	2	82 40
Fort-George & Alberta Tel. & El Co..............	Prince-George.....	40,900 00	....	52,137 12	6,010 62	....	5,728 35	....	162	4	3,726 15
Kootenay Tel. Lines, Ltd.........	Cranbrook........	126,580 00	31,000 00	170,127 28	19,773 67	15,888 32	26,235 34	....	1,230	19	14,127 70
Mission-City Tel. Co.............	Mission-City......	11,780 00	....	21,413 11	4,532 86	117 30	3,089 95	....	209	6	1,869 80
Okanagan Tel. Co., Ltd..........	New-Westminster	400,500 00	....	397,781 16	42,580 21	10,414 19	23,464 94	....	1,744	30	16,817 34
Prince-Rupert Mun. Tel. System...	Prince-Rupert.....	....	40,000 00	52,524 46	23,800 52	....	14,634 24	684	5	12	9,787 20
Quesnel Tel. Co................	Quesnel...........	10,505 00	....	11,661 46	818 70	4 20	818 56	....	40	2	607 50
Revelstoke, Trout-Lake & Big-Bend Tel. Co............	Revelstoke.......	52,616 34	....	43,379 23	8,942 72	69 20	4,940 29	....	294	6	2,198 75
Sorrento Tel. Co................	Notch-Hill.......	....	....	900 00	96 00	....	25 00	....	10	....	....
Ucluelet Tel. Co................	Ucluelet..........	1,085 00	....	1,351 55	147 00	....	61 81	....	25	1	47 00
Total....................	....	3,224,054 34	2,504,333,33	7,059,666 89	1,345,073 65	199,848 80	1126,264 15	38,719	8,729	939	658,387 55
Territoire du Yukon.											
Yukon Tel. Syndicate............	Dawson..........	65,000 00	....	170,179 78	32,363 29	....	16,439 67	....	300	7	9,934 00

TABLEAU 15.—Etat du matériel des fils en milles—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marins.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marins.
Colombie-Britannique.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
British Columbia Tel. Co., Ltd	Vancouver	7,240 00	2,795 00	76,732 00	43,800 00		2,520 00	4,345 00	604 00		884 00
Chilliwack Tel. Co	Chilliwack	135 00		289 00	11 00		623 00			14 00	
Creston Power, Light & Tel. Co., Ltd	Creston	200 00			25 00	1 00					
Delta Tel. Co	Ladner	5 00	2 00			0 50	193 00				
Edgewood Tel. Co	Edgewood						24 00				
Fort-George & Alberta Tel. & El. Co	Prince-George	350 00					100 00				
Kootenay Tel. Lines, Ltd	Cranbrook	655 00					505 00	204 00	352 00		
Mission City Tel. Co	Mission-City						269 00				
Okanagan Tel. Co., Ltd	New-Westminster	758 50	19 17	5,737 00			336 15	510 00			6 25
Prince-Rupert Mun. Tel.	Prince-Rupert	109 00	64 00	1,020 00	3 00						
Quesnel Tel. Co	Quesnel	14 00					31 00				
Revelstoke, Trout Lake & Big Bend Tel. Co	Revelstoke						291 00		136 00	129 00	
Sorrento Tel. Co	Notch-Hill						5 50				
Ucluelet Tel. Co	Ucluelet						22 00				
Total		9,466 50	2,880 17	83,778 00	43,839 00	1 50	4,919 65	5,059 00	1,092 00	143 00	890 25
Territoire du Yukon.											
Yukon Tel. Syndicate	Dawson	190 00		42 00			319 00	48 00			

TABLEAU 16.—Rélevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'expl., du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
								Central.	Magnéto	Nombre.	Montant.
Ile du Prince-Edouard		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Argyle Tel. Co.	Strathgartney	500 00		1,200 00	12 00		12 00		24		
Augustine Cove & Tyron Tel. Co.	Cape-Traverse	473 88		1,127 14	273 68		273 68		31	2	30 00
Bangor Tel. Co.	Bangor	550 00		550 00	5 00		5 00		11		
Bear-River & St-Margarets Tel. Co.	St-Margarets			1,107 00	100 00	175 00	275 00		16		
Belmont Tel. Co.	Belmont	1,500 00		1,500 00	17 50		17 00		38	1	15 00
Cascumpec Tel. Co.	Cascumpec	841 00		820 00	32 00		30 00		19	1	3 00
Cavendish Tel. Co.	Bay-View	550 00		1,245 00					23		
Cherry-Hill & Hillsboro-Head Tel. Co.	Cherry-Hill			800 00	18 00		6 00		12		
Darnly Tel. Co.	Darnly			800 00	60 00	12 00	60 00		22	1	60 00
Ellerslie-Conway Tel. Co.	Bideford	2,000 00	1,100 00	1,462 00	35 85		35 85		40	2	18 10
Grand-River Tel. Co.	Grand-River	840 00		1,420 00	25 00		10 00		31	1	10 00
Greenwich & Cable Head Tel. Co.	Cable-Head-West			512 30					9		
Hamilton Tel. Co.	Hamilton	544 00		900 00	116 60		48 35		24	2	47 50
Hope-River Tel. Co.	St-Anns				3 00		3 00		2		
Kingston & Clyde River Tel. Co.	North-River			730 00	25 00		25 00		25		
Linkletter Tel. Co.	Summerside			426 00	80 00		80 00		8		
Lot 7 Co-op. Tel. Co.	Cap-Wolf	500 00		2,200 00	384 00		377 85		35		
Lower-Tyron Tel. Co.	Victoria	426 43		426 43	100 00	15 65	110 00		14		
Malpeque Tel. Co.	Malpeque			748 00	48 00		48 00		17	1	48 00
Marie, Midgell & Milburn Tel. Co.	Morell			730 00					19		
Mt.-Albion Tel. Line	Mount-Albion	1,427 00		1,427 00					20		
Mt.-Carmel & Egmont Bay Tel. Co.	Wellington	1,200 00		1,200 00	12 00		12 00		25		
Muddy-Creek Tel. Co.	Muddy-Creek	438 00		438 00	59 00		59 00		5		
Newport-Launching Tel. Co.	St-Georges			1,500 00	10 00		10 00		8		
Northam Pt. Hill & Arlington Tel. Co.	Northam	1,000 00		1,175 00					33		
North-Shore Tel. Co.	St-Peter's-Bay	640 00		640 00	12 00		12 00		11		
O'Leary, Brae & West Point Tel. Co.	Coleman			2,057 45	17 50		17 50		37	1	17 50
Prince-Edward-Island Tel. Co.	Charlottetown	140,175 00	50,000 00	236,130 20	38,875 41	24,880 55	51,468 47	1,360	513	78	22,092 46
Savage-Harbour Tel. Co.	French-Village	1,000 00		665 00					23		
Sturgeon Tel. Co.	Sturgeon			175 00	25 00		25 00		3		
West-River Tel. Co.	Canoe-Cove	1,200 00		1,294 00	5 25		3 25		9		
York-Point Tel. Co.	Cornwall			900 00					32		
Total		155,805 31	51,100 00	265,505 52	40,351 79	25,083 20	53,017 95	1,360	1,127	90	22,341 56

TABLEAU 17.—Etat du matériel de ligne par milles—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ile du Prince-Edouard.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Argyle Rural Tel. Co.	Strathgartney						25·00				
Augustine Cove and Tyron Tel. Co.	Cape-Traverse						25·00				
Bangor Tel. Co.	Bangor						14·00				
Bear River & St. Margaret's Tel. Co.	St-Margarets						36·50				
Belmont Tel. Co.	Belmont						32·00				
Cascumpec Tel. Co.	Cascumpec						19·00				
Cavendish Tel. Co.	Bay-View						13·00				
Cherry-Hill and Hillsboro-Head Tel. Co.	Cherry-Hill						17·50				
Darnly Tel. Co.	Darnly						7·00				
Ellerslie-Conway Tel. Co.	Bideford						44·00				
Grand-River Tel. Co.	Grand-River						30·00				
Greenwich and Cable-Head Tel. Co.	Cable-Head-West						18·00				
Hamilton Tel. Co.	Hamilton						17·00				
Hope-River Tel. Co.	St-Anns						4·00				
Kingston and Clyde-River R. Tel. Co.	Kingston						24·00				
Linkletter Tel. Co.	Linkletter						8·50				
Lot 7 Co-op. Tel. Co.	Cape-Wolfe						26·50				
Lower-Tryon Tel. Co.	Victoria						16·00				
Malpeque Tel. Co.	Malpèque						10·00				
Marie Midgell and Milburn Tel. Co.	Milburn						21·00				
Mt-Albion Tel. Line	Mount-Albion						10·00				
Mt-Carmel and Egmont Bay Tel. Co.	Wellington						24·00				
Muddy Creek Tel. Co.	Muddy-Creek						12·50				
Newport-Launching Tel. Co.	St-Georges						18·00				
Northam, Port Hill and Arlington Tel. Co.	Northam						20·00				
North-Shore Tel. Co.	St-Peters						7·50				
O'Leary Brae and W.-Point Tel. Co.	Coleman						33·00				
Prince-Edward-Island Tel. Co., Ltd.	Charlottetown	83·56	110·42	1,144·26			842·16	987·34			
Savage-Harbour Tel. Co.	French-Village						20·00				
Sturgeon Tel. Co.	Sturgeon						4·00				
West-River Tel. Co.	Canoe-Cove						10·00				
York-Point Tel. Co.	York-Point						36·00				
Total		83·56	110·42	1,144·26			1,427·66	987·34			

TABLEAU 18.—Revenu, pour l'année finissant le 30 juin 1917.

Nom de la compagnie.	Produit brut.	Frais d'exploitation.	Revenu net de l'exploitation.	Additions.				Total.	Revenu brut de la compagnie.
				Opérations à l'extérieur.	Loyers.	Revenu sur garan. en main.	Autre revenu.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse.									
Maritime Telegraph & Tel. Co., Ltd	738,693 77	564,213 58	174,480 19	14,038 70	8,796 02	5,680 50	6 13	28,521 35	203,001 54
Nouveau-Brunswick.									
New-Brunswick Tel. Co., Ltd	536,400 39	327,266 86	209,133 53	13,838 60	8,371 59	....	8,735 84	30,946 03	240,079 56
Ile du Prince-Edouard.									
Prince-Edward Island Tel. Co., Ltd	63,737 96	51,126 64	12,611 32	....	....	....	3,846 73	3,846 73	16,458 00
Québec.									
Bell Tel. Co., Ltd	10,689,867 00	5,748,425 00	4,941,442 00	....	....	303,589 00	87,368 00	390,957 00	5,332,399 00
Charlevoix & Saguenay Tel. Co., Ltd	16,463 08	9,711 86	6,751 22	....	100 00	....	....	100 00	6,851 22
Eastern-Townships Tel. Co., Ltd	45,514 17	34,002 94	11,511 23	....	....	....	....	....	11,511 23
Gaspé & Bonaventure Tel. Co., Ltd	13,102 46	7,653 55	5,448 91	....	....	....	....	....	5,448 91
Kamouraska Tel. Co., Ltd	26,817 67	14,972 73	11,844 94	....	....	....	....	....	11,844 94
Megantic-Peoples Tel. Co., Ltd	9,129 00	5,523 44	3,605 56	....	....	....	346 50	346 50	3,952 06
National Tel. Co	38,814 31	27,503 47	11,310 84	....	....	....	....	....	11,310 84
Saguenay-Québec Tel. Co	21,512 71	11,469 69	10,043 02	....	187 96	....	....	187 96	10,230 98
Manitoba.									
Macdonald Tel. Co	5,806 23	3,088 47	2,717 76	....	....	....	....	....	2,717 76
Strathcona Tel. Co	6,680 96	3,172 24	3,508 72	....	....	....	....	....	3,508 72
Colombie-Britannique.									
British Columbia Tel. Co., Ltd	1,389,964 49	997,476 96	392,487 53	....	....	....	....	....	392,487 53
Chilliwack Tel. Co., Ltd	14,263 55	4,307 70	9,955 85	....	....	200 00	1,381 29	1,581 29	11,537 14
Kootenay Tel. Lines Ltd	35,661 99	26,235 34	9,426 65	....	....	....	....	....	9,426 65
Okanagan Tel. Co	52,994 40	23,464 94	29,529 46	....	119 00	....	415 49	534 49	30,063 95
Prince-Rupert Tel. Co	23,800 52	14,634 24	9,166 28	....	....	....	....	....	9,166 28
Alberta.									
City of Edmonton Tel. Dept	233,206 29	65,240 34	167,965 95	....	....	....	....	....	167,965 95
Western General Electric Co., Ltd	11,531 99	9,000 35	2,531 64	....	....	....	....	....	2,531 64

Ontario.									
Ahmic Tel. Co., Ltd.	728 90	351 17	377 73	....	....	....	....	....	377 73
Beeton Tel. Co., Ltd.	9,096 40	8,556 67	539 73	....	....	....	....	....	539 73
Bethesda and Stouffville Tel. Co., Ltd.	11,058 95	5,767 03	5,291 92	....	....	....	1,329 21	1,329 21	6,621 13
Blenheim and South-Kent Tel. Co., Ltd.	8,079 34	4,275 19	3,804 15	....	....	....	....	....	3,804 15
Brussels, Morris and Grey Tel. Co.	10,814 88	6,163 98	4,650 90	....	....	....	....	....	4,650 00
Dunnville-Consolidated Tel. Co., Ltd.	20,253 02	13,517 02	6,736 00	....	....	....	3,324 37	3,324 37	10,060 37
Erie Tel. Co., Ltd.	18,064 13	10,400 94	7,663 19	....	....	....	116 93	116 93	7,780 12
Goderich-Rural Tel. Co., Ltd.	8,017 22	3,984 33	4,032 89	....	....	....	....	....	4,032 89
Ingersoll Tel. Co., Ltd.	21,105 58	12,527 31	8,578 27	....	180 00	....	....	180 00	8,758 27
Metcalfe Tel. Co., Ltd.	4,625 00	2,150 00	2,475 00	....	....	....	....	....	2,475 00
Monk-Rural Tel. Co., Ltd.	6,822 28	5,148 86	1,673 42	....	....	....	....	....	1,673 42
Norfolk-County Tel. Co., Ltd.	25,722 27	13,982 29	11,739 98	....	....	....	....	....	11,739 98
Schomberg Tel. Co., Ltde.	3,988 00	2,091 50	1,896 50	....	22 00	....	....	22 00	1,918 50
Temiskaming Tel. Co., Ltd.	42,892 71	28,933 11	13,959 60	....	....	....	....	....	13,959 60
Welland-County Tel. Co., Ltd.	13,973 46	7,121 03	6,852 43	....	422 23	....	....	422 23	7,274 66
Total.	14,179,205 08	8,073,460 77	6,105,744 31	27,877 30	18,198 80	309,469 50	106,870 49	462,416 09	6,568,160 40

TABLEAU 18.—Revenu, pour l'année finissant

Nom de la compagnie de téléphone.	Déductions.			
	Taxes.	Intérêt sur actions.	Autres déductions.	Déductions totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse.				
Maritime Telegraph and Tel. Co., Ltd		84,000 00		84,000 00
Nouveau-Brunswick.				
New Brunswick Tel. Co., Ltd	19,791 06	2,487 50		22,278 56
Ile-du-Prince-Edouard.				
Ile-du-Prince-Edouard Tel. Co., Ltd	341 83	3,000 00		3,341 83
Québec.				
Bell Tel. Co., Ltd	386,754 00	557,450 00		944,204 00
Charlevoix & Saguenay Tel. Co., Ltd		2,883 17		2,883 17
Eastern-Townships Tel. Co., Ltd		9,042 00		9,042 00
Gaspe & Bonaventure Tel. Co., Ltd		840 00		840 00
Kamouraska Tel. Co., Ltd		4,591 33	263 90	4,855 23
Megantic-Peoples Tel. Co., Ltd		750 00	1,238 26	1,988 26
National Tel. Co., Ltd		7,540 00		7,540 00
Saguenay-Quebec Tel. Co., Ltd	364 39	10,220 00	4,183 04	14,767 43
Manitoba.				
Macdonald Tel. Co		1,800 00		1,800 00
Strathcona Tel. System		1,560 00	280 00	1,840 00
Colombie-Britannique.				
British-Columbia Tel. Co., Ltd		109,499 99	40,000 00	149,499 99
Chilliwack Tel. Co., Ltd	337,36	693 66	1,721 10	2,752 12
Kootenay Tel. Lines, Ltd	210 75	2,500 00		2,710 75
Okanagan Tel. Co	1,362 61		7,937 53	9,300 14
Prince-Rupert Tel. Co		5,434 72	2,500 00	7,934 72
Alberta.				
City de Edmonton Tel. Dept		91,909 47		91,909 47
Western-General-Electric Co., Ltd	66 75			66 75
Ontario.				
Almic Tel. Co., Ltd	115 00	178 00		293 00
Beeton Tel. Co., Ltd	152 39		100 00	252 39
Bethesda and Stouffville Tel. Co., Ltd	192 31	942 97	476 16	1,611 44
Blenheim and South Kent Tel. Co., Ltd	83 90	509 23		593 13
Brussels, Moris and Grey Tel. Co		1,858 46		1,858 46
Dunnville Consolidated Tel. Co., Ltd	337 91	1,404 00	380 97	2,122 88
Erie Tel. Co., Ltd	280 39	1,046 01		1,326 40
Goderich, Rural Tel. Co., Ltd	50 70	2,391 86		2,442 56
Ingersoll Tel. Co., Ltd	192,26	2,100 00	1,321 76	3,614 02
Metcalfe Tel. Co., Ltd			184 00	184 00
Monk-Rural Tel. Co., Ltd			321 95	321 95
Norfolk-County Tel. Co., Ltd	184 21	644 78	35 15	864 14
Schomberg Tel. Co., Ltd	20 00	561 00		581 00
Temiskaming Tel. Co., Ltd	874 25	1,156 36	9,510 84	11,541 45
Welland-County Tel. Co., Ltd	233 55	727 92	105 20	1,066 67
Total	411,945 62	909,722 43	70,559 86	1,392,227 91

le 30 juin 1917—*Fin.*

Revenu net sur capital.		Répartition du revenu.					Balance au compte de profits et pertes.	
		Dividendes.						
Profit.	Perte.	Actions ordinaires.	Actions préférent.	Fonds d'amortissement.	Réserve.	Total.	Cr.	Dt.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
119,001 54		51,000 00	60,000 00			111,000 00	8,001 54	
217,801 00		112,951 40			103,990 17	216,941 57	859 43	
13,116 22		7,205 25				7,205 25	5,910 97	
4,388,195 00		1,440,000 00		2,310,000 00	71,635 00	3,821,635 00	566,560 00	
3,968 05					3,000 00	3,000 00	968 05	
2,469 23				3,600 00		3,600 00		1,130 77
4,608 91							4,608 91	
6,989 71				6,989 71		6,989 71		
1,963 80					1,930 63	1,930 63	34 17	
3,770 84					4,413 72	4,413 72		642 88
	4,536 45							4,536 45
917 76							917 76	
1,668 72				1,112 10		1,112 10	556 62	
242,987 54		120,000 00	60,000 00	20,931 53	40,000 00	240,931 53	2,056 01	
8,785 02		4,574 30			4,000 00	8,574 30	210 72	
6,715 90							6,715 90	
20,763 81		16,019 39			15,203 75	31,223 14		10,459 33
1,231 56							1,231 56	
76,056 48				54,545 74	11,939 90	66,485 64	9,570 84	
2,464 89				485 70	1,979 19	2,464 89		
84 73							84 73	
287 34							287 34	
5,009 69		2,058 40			1,401 70	3,460 10	1,549 59	
3,211 02		1,505 00			1,706 02	3,211 02		
2,792 44							2,792 44	
7,937 49		3,150 00	1,846 38			4,996 38	2,941 11	
6,453 72		1 60			2,415 05	2,416 65	4,037 07	
1,590 33		296 25				296 25	1,294 08	
5,144 25		2,172 00	273 00		5,195 01	7,640 01		2,495 76
2,291 00		1,790 00				1,790 00	501 00	
1,351 47					1,300 00	1,300 00	51 47	
10,875 84		3,464 00			3,500 00	6,964 00	3,911 84	
1,337 50		1,333 64				1,333 64	3 86	
2,418 15		4,009 92				4,009 92		1,591 77
6,207 99		2,899 50			3,108 92	6,008 42	199 57	
5,180,468 94	4,536 45	1,774,430 65	122,119 38	2,397,664 78	276,719 06	4,570,933 87	625,855 58	20,856 96

TABLEAU 19.—Relevé, par province, du capital, coût, recettes, frais d'expl., nombre de téléph., des employés, etc.

Province.	Capital action.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Recettes, longue distance.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magnéto	Nombre.	Montant.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,926,019 00	1,503,390 00	4,008,660 83	568,967 37	233,790 56	587,486 74	16,102	9,162	914	325,396 02
Nouveau-Brunswick	1,512,252 69	57,800 00	2,189,325 07	385,438 03	190,767 94	359,801 63	11,353	9,304	508	219,585 70
Ile du Prince-Edouard	155,805 31	51,100 00	265,505 52	40,351 79	25,083 20	53,017 95	1,360	1,127	90	22,341 56
Québec	19,425,983 53	11,891,340 23	43.051,983 19	8,509,663 67	2,978,743 19	6,388,636 11	72,622	30,695	3,988	2,103,876 21
Ontario	2,179,729 38	2,278,837 19	5,790,178 21	1,036,113 92	97,912 95	723,386 61	149,854	123,643	7,383	3,739,602 74
Manitoba	26,130 29	11,106,941 87	11,142,604 34	1,543,257 64	372,004 09	1,459,558 52	31,110	18,737	1,487	935,537 28
Saskatchewan	831,339 00	8,994,681 68	9,792,579 68	1,204,057 62	....	711,829 37	11,383	32,274	644	405,664 40
Alberta	130,054 00	11,256,910 50	10,998,850 29	891,116 95	467,726 96	669,005 07	20,267	17,395	530	462,267 80
Colombie-Britannique	3,224,054 34	2,504,333 33	7,059,666 89	1,345,073 65	199,843 80	1,126,264 15	38,719	8,729	939	658,387 55
Yukon	65,000 00	....	170,179 78	32,363 29	....	16,439 67	....	300	7	9,934 00
Totaux	29,476,367 54	49,645,334 80	94,469,533 80	15,556,403 93	4,565,877 69	12,095,425 82	352,770	251,366	16,490	8,882,593 26

TABLEAU 20.—État par Provinces, du matériel du fils en milles—Lignes urbaines et Rurales.

Province.	Urbaines.					Rurales.				
	Fil galvanisé.	Fil de cuivre				Fil galvanisé.	Fil de cuivre.			
	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	1,866·00	2,787·00	12,880·00	11,989·00	117·00	11,668·50	4,870·75	417·50	....	41·00
Nouveau-Brunswick	6,758·89	776·85	6,222·59	6,287·80	44·80	6,433·86	4,559·06	....	....	64·75
Ile du Prince-Edouard	83·56	110·42	1,144·26	....	....	1,427·66	987·34	....	....	....
Québec	4,137·00	481·00	50,820·00	196,395·00	285·50	55,533·70	2,367·50	1,878·00	2·50	10·25
Ontario	3,283·00	11,140·25	138,350·67	299,760·50	505·00	189,541·35	1,708·25	2,275·42	2·25	18·00
Manitoba	28·00	528·00	36,920·00	73,359·00	....	52,014·50	13,658·00	1·00	....	....
Saskatchewan	3,559 00	....	41,400·00	30,041·00	....	76,115·00	35,000·00	....	....	....
Alberta	3,569·00	706·00	42,113·00	57,882·60	....	36,201·50	12,406·00	....	....	....
Colombie-Britannique	9,466·50	2,880·17	83,778·00	43,839·00	1·50	4,919·65	5,059·00	1,092·00	143·00	890·25
Yukon	190·50	....	42·00	....	....	319·00	48·00	....	....	....
Totaux	32,940·95	19,409·69	413,670·52	719,553·30	953·80	434,174·72	80,663·90	5,663·92	147·75	1,024·25

TABLE.



